

特集

新たなライフスタイルと これからのまちづくり



特集テーマ論文

単身世帯の増加による都市の〈ひとり空間〉の変遷と課題
南後 由和

共働き子育て世帯の増加と大都市圏の都市政策
中野 卓

ライフ・ポリティクス時代における超高齢社会のまちづくり
後藤 純

若者の移動は今も減り続けているのか
～30歳代の移動の変化に着目して～
西堀 泰英

近年の消費者行動と出店環境の変化
～商業施設出店のこれまでとこれから～
加藤 拓

名古屋発

名古屋でエリアマネジメントをよちよちと考える
～共感の基盤を養い、公共性の概念を
アップデートするために～
名古屋市住宅都市局都市計画部ウォークブル・景観推進課

名古屋都市センター事業報告

まちづくり講演会
作品づくりと社会貢献の両立を目指して
坂 茂

まちづくりセミナー
建築系愛知16大学共同企画展 2025
「にぎわいの質を問う 久屋大通南エリアへの提案」

調査研究
名古屋における外航クルーズ客船誘致のあり方に関する研究
田中 健介



特集

新たなライフスタイルと
これからのまちづくり

2026.03 No. 85



A

A. 花見川団地

B

B. 小杉湯となり
(出典:株式会社銭湯ぐらし ホームページ
<https://sentogurashi.com/company>)

C

C. ノマディック美術館(撮影者:Michael Moran)

D

D. 女川コンテナ多層仮設住宅(撮影者:平井広行)

表紙

A

A. 「暮らす」のイメージ

B

B. 「楽しむ」のイメージ

C

C. 「創る・働く」のイメージ

(出典:名古屋市都市計画マスタープラン
2030(令和2年6月 名古屋市))



特集 **新たなライフスタイルとこれからのまちづくり**

1	単身世帯の増加による都市の〈ひとり空間〉の変遷と課題 法政大学 教授 南後 由和	5
2	共働き子育て世帯の増加と大都市圏の都市政策 国立研究開発法人建築研究所 主任研究員 中野 卓	14
3	ライフ・ポリティクス時代における超高齢社会のまちづくり 東海大学建築都市学部 准教授 後藤 純	22
4	若者の移動は今も減り続けているのか ～30歳代の移動の変化に着目して～ 大阪工業大学工学部都市デザイン工学科 准教授 西堀 泰英	30
5	近年の消費者行動と出店環境の変化 ～商業施設出店のこれまでとこれから～ 株式会社福德社 取締役 加藤 拓	41

名古屋発

	名古屋でエリアマネジメントをよちよちと考える ～共感の基盤を養い、公共性の概念をアップデートするために～ 名古屋市住宅都市局都市計画部ウォークアブル・景観推進課 竹本 圭吾	51
--	--	----

名古屋都市センター事業報告

	まちづくり講演会 作品づくりと社会貢献の両立を目指して 建築家 坂 茂	61
	まちづくりセミナー 建築系愛知 16 大学共同企画展 2025 「にぎわいの質を問う 久屋大通南エリアへの提案」	69
	調査研究 (令和6年度 名古屋都市センター研究報告) 名古屋における外航クルーズ客船誘致のあり方に関する研究 名古屋都市センター 調査課 田中 健介	77

はじめに

近年、社会環境や価値観の変化などにより、人々の生活様式や働き方などが変わりつつあります。

そこで、本号では、新たなライフスタイルに関わるまちづくりの動向や今後の展望について特集します。

2026.03
No.85

UA
Urban-Advance
・アーバン・アドバンス

[特集] 新たなライフスタイルと
これからのまちづくり

単身世帯の増加による都市の〈ひとり空間〉の変遷と課題

法政大学 教授 南後 由和

1 単身世帯の増加と「おひとりさま」ビジネス

本稿では、近年の単身世帯の増加による都市の〈ひとり空間〉の変遷と課題について論じる^{注(1)}。

2000年代以降、主に30～40代の単身女性や、パートナーとの死別後に単身で生活を送る高齢者を指す「おひとりさま」という言葉が流通するようになった¹⁾。前者の背景には非婚・晩婚化、後者の背景には高齢化の進展が挙げられる。

2005年から2010年にかけての国勢調査は、ターニングポイントとなるデータを示すことになった。これまで日本のもっとも多い家族類型は「夫婦と子供からなる世帯」であったのに対し、「単独世帯」がそれを上回ったのである²⁾。日本の現代社会において「おひとりさま」はマイノリティではなくマジョリティであり、もっとも多い家族類型となった。国立社会保障・人口問題研究所の将来推計によれば、今後も単独世帯の数は増え続け、2050年には全世帯の44.3%を占めるようになると予測されている³⁾。

これら単独世帯の増加と連動して、市場は「おひとりさま」をターゲットとしたサービスや商品を次々と打ち出すようになった。たとえば2017年に雑誌『東京ウォーカー』のムック版として出版された『おひとりさま専用 Walker』の表紙(図1)を見てみよう。ここには「ひとりカラオケ」「ひとりゴルフ」「ソロキャンプ」「ひとりしゃぶしゃぶ」などのイラストが掲載されている。現代都市において「ひとり〇〇」と称されるサービスは、枚挙にいと



図1 『おひとりさま専用 Walker』(2017) 表紙 (KADOKAWA)

まがない。これら「おひとりさま」ビジネスのサービスや商品には、従来は集団向けコンテンツだったものを個人向けに提供する点にひとつの特徴がある。

家族や友人、職場の同僚などの集団で利用するコンテンツであったカラオケや焼肉には、集



南後 由和

なんご よしかず

1979年大阪府生まれ。博士(学術)。東京大学大学院学際情報学部博士課程単位取得退学。専門は社会学、建築・都市論。東京大学大学院情報学環助教・特任講師、明治大学情報コミュニケーション学部専任講師・准教授を経て、現在は法政大学デザイン工学部教授。著書に『ひとり空間の都市論』(筑摩書房、2018)など。

团的規範がつきまとう。カラオケであれば、他の人が歌う順番を待たなければならないし、上司の機嫌をとりながら合いの手を入れたり、手拍子を打たなければならないかもしれない。焼肉であれば、焼肉奉行のような人がトングを牛耳って、好きなタイミングで肉を焼かせてくれないかもしれない。サウナであれば、好きな場所に座ることができず、室内が高温すぎても我慢しなければならないかもしれない。

これらに対し、ひとりカラオケやひとり焼肉では、誰からも邪魔されることなく、好きな順番で歌を熱唱したり、肉を焼くことができる。ソロサウナでは、室内の温度はもちろん、BGMの音楽やアロマの匂いなども自分好みのものを持ち込むことができる。言い換えるなら、個人に最適化された空間で、個人に最適化されたコンテンツを享受できるのだ。

2 都市空間のジェンダー・バイアス

「ひとり〇〇」に関するもうひとつの特徴は、ジェンダーのバイアスをめぐる変化である。従来の単身者向けの飲食店などは、主に男性向けのものであった。男性稼ぎ主モデルとして、男性が家の外で働き、女性は家で専業主婦に従事するライフスタイルが長く続いてきたということもあり、居酒屋であれ、牛丼屋であれ、ラーメン屋であれ、男性客が多く、女性にとっては入りづらい店舗が多いという状況が続いてきた。

かつて社会学者のゲオルグ・ジンメルは、都市においては匿名性が担保されており、そうであるがゆえに孤独と自由の両義性があることを指摘した⁴⁾。それに対し、地理学者のレスリー・カーンは、そのような匿名性を身にまとい、群集のなかで姿を消せる可能性をもった存在は白人男性の健常者を想定したものであり、人種、階級、ハンディキャップの有無、セクシュアリティによっては都市における匿名性、すなわち

群集において好奇のまなざしに晒されることなく、見えない存在として扱われることがいかに困難であるかを論じた⁵⁾。

カーンが指摘するように、子育て、家事労働、家庭の切り盛りなど、家で常に何かを求められてきた女性にとって、家ではプライベートな空間が必ずしも維持されてこなかった。街においてひとりになれる空間がより貴重となるにもかかわらず、これまでの都市空間はそのような需要の受け皿になってきたとは言い難かった。

その点、非婚・晩婚化を背景とした2000年代以降の「おひとりさま」ビジネスの台頭は、可処分所得の多い単身女性をターゲットに据え、女性ひとりでも入りやすい設えを施した飲食店やリラクゼーション系の店舗の増加をもたらした。これらの店舗では、たとえば店舗の外壁や入口をガラス張りにすることにより、外からでも店内の客の様子がわかり、店内に入るうえでの安心感を与えるなどの工夫をしている。

3 個人への最適化という欲望

ここまで主に「おひとりさま」ビジネスの台頭による都市の消費空間の変容について見てきたが、現代において個人に最適化されたコンテンツが提供される場合は、物理空間にとどまるものではないことは論を待たない。私たちはスマートフォンやソーシャルメディアなど、個人に最適化したデジタル・デバイスに囲まれて生活を送るようになって久しい。たとえ同じソーシャルメディアのプラットフォームを使用しているとしても、それぞれにフォローしているアカウントはバラバラであり、タイムラインに流れてくる情報も異なる。ソーシャルメディアのフィルタリングによって、見たい情報だけを見て、会いたい人とだけ会うことが容易になった。逆に言えば、異質な他者をめぐる排除や嫌悪感を助長させることにもなった。

ソーシャルメディアのタイムラインに流れてくる情報を見て共感した人びとがその場所を訪

れるという情報空間と物理空間のループは、都市空間において異質な他者との遭遇可能性を減退させ、それぞれの場所に集まる人びとの同質性を高めるようになった。都市計画的なゾーニングの上に、ソーシャルメディアによるゾーニングが上書きされるようになったのだ。たとえば渋谷のMIYASHITA PARKはTikTokの撮影場所として人気を博し、それらの動画を見た同世代の若者たちが集まり、同じような振る舞いをするという現象が再生産されている。

そもそも都市は互いに匿名性の関係にある群集が行き交う場であるが、スマートフォンやソーシャルメディアによって上書きされた都市では、異質な他者同士が互いにすれ違い続けることになる。

情報空間におけるパーソナライズという「個人への最適化」に慣れてしまった現代人は、物理空間においても「個人への最適化」の欲望を掻き立てられるようになった。情報空間の方が「個人への最適化」が徹底されており、その潮流が物理空間にも還流するようになったと見なすことができるだろう。

近年の都市の〈ひとり空間〉は、物理空間と情報空間を横断するかたちで「個人への最適化」がなされる傾向が強まっている。ここでいう〈ひとり空間〉とは、「何らかの仕切り」によって「状態としてのひとり」が維持された空間を意味する⁶⁾。何らかの仕切りとは、間仕切りや衝立のような物理的な仕切りと、モバイルメディアなどの使用によって周囲を気にせずに自分の世界に没入する際に立ち上げられる情報空間上の目に見えない仕切りの双方を含む。「状態としてのひとり」とは、単身者であるか否かにかかわらず、家族や職場などの帰属集団から一時的に離脱し、匿名性が確保された様を指す。

スマートフォンをはじめとするモバイルメディアの普及によって、私たちは移動する先々で〈ひとり空間〉を立ち上げることができるようになった。イギリスの社会学者ジョン・アー

リの言葉を借りれば、家－学校・職場－余暇・社交の合間にある「中間空間」の〈ひとり空間〉化が進行するようになったのだ⁷⁾。「中間空間」が〈ひとり空間〉化した典型例としては、駅構内や駅前に増加するようになった個室ブース型のワークスペースが挙げられる。JRでは「STATION BOOTH(STATION WORK)」(図2)、東京メトロでは「CocoDesk」という名称がつけられ、Wi-Fiやモニターを完備し、オンライン会議やデスクワークができるようになってきている。



図2 STATION BOOTH (STATION WORK公式ホームページ <https://www.stationwork.jp/>)

4 〈ひとり空間〉の類型 ——コロナ禍における変容

〈ひとり空間〉の種類を大別するならば、さしあたり「専有型」「半専有型」「共有型」の3つに分類することができる。「専有型」とは、鍵付きの扉によってプライバシーが確保された住宅の個室やホテルの客室などのタイプである。上述した駅構内や駅前の個室ブース型のワークスペースも「専有型」に該当する。「半専有型」とは、他者と完全には隔離されておらず、視線や音を遮断することが難しいカプセルホテルやインターネットカフェなどのタイプである。「共有型」とは、ひとりである空間や時間を、他者と能動的に享受しようとするタイプ

であり、「みんなでひとりである」空間と言い換えることもできる。共有型の事例としては、たとえばコンセプト型ホステルのBOOK AND BED TOKYO (図3) が挙げられる。

BOOK AND BED TOKYOを訪れる若者たちは、棚に陳列された本や雑誌、インテリアや照明などによって醸し出される雰囲気といった趣味・嗜好をゆるやかに共有している。なかには2人以上で利用する客もいるが、基本的にはひとり利用が多い。ソファやベンチなど、それぞれに居場所を見つけては個別にそれぞれの時間を過ごしている。

ここを訪れる者は、プライバシーが確保された専有型の〈ひとり空間〉に身を置くことを望んでいるのでもなければ、互いに会話を交わすことを求めているのでもなく、趣味・嗜好を共有する人びとと一緒に「みんなでひとりである」空間、すなわち同じ空間と時間を共有しながらも、個別に振る舞うことのできる体験を心地よいものとして享受している。ただし、ここでいう「みんな」とは不特定多数の誰でもよいというわけではない。あくまで主にBOOK AND BED TOKYOに関するソーシャルメディアの情報に対して共感を覚えた「みんな」、すなわちソーシャルメディアによってフィルタリングされた同質性の高い「みんな」である。

BOOK AND BED TOKYOのInstagramを見てみると、2つのことに気づく。ひとつは、インスタ映えするフォトスポットで撮影された画像の投稿が多く見られるということだ。店舗側も階段上の棚に表紙が見えるように本を陳列するなど、撮影に適した場所を設けていることがわかる。そのようなインスタ映えするフォトスポットで、彼ら彼女らは物理空間では「ひとり」であるものの、情報空間でどう「見る・見せる」かを意識している。

もうひとつは、彼ら彼女らが「隅」を居場所としている傾向が見てとれるということだ。動物にも通じる防衛本能として、自らの背後を他者に見せることは何者かから襲われるかもしれ



図3 BOOK AND BED TOKYO
公式Instagram (<https://www.instagram.com/bookandbedtokyo/>)

ないという不安がつきまとう。それに対し、2つ以上の壁や柱が内側に凹んでできた「入隅」もしくは外側に突き出ることのできた「出隅」を選ぶことは、自らの姿は他者から見られないまま、自分だけが周囲を見渡すことができる視点場を獲得することにつながる。このような「隅」が、「みんなでひとりである」空間のなかでもひとりにとって落ち着くことのできる居場所として享受されている。

ここまで「専有型」「半専有型」「共有型」の〈ひとり空間〉について見てきた。コロナ禍ではこれらの類型に加えて、「近隔型」や「離接型」と呼ぶことのできる〈ひとり空間〉が台頭するようになった。

「近隔型」とは、物理的にも人間関係的にも近い人と隔てるタイプである。たとえば感染症対策のために簡易的に設置することのできるテントのような小屋、リモートワークやオンライン授業のために音を遮断するために設置するような個室内個室のようなブースである。

「離接型」とは、物理的に離れた場所にいるひとり同士が、情報空間上で同時接続可能になるタイプである。たとえば、オンラインライブやオンライン飲み会などが事例として挙げられる。個々の自室で物理的にはひとりであるが、

情報空間上ではひとりではない。「離接型」は、これまで〈ひとり空間〉で営まれてきた振舞いが情報空間上で接続される離散的な〈ひとり空間〉であり、情報空間上ではひとりの状態を消失している。

5 匿名性・半匿名性・顕名性のグラデーション

コロナ禍は、〈ひとり空間〉のあり方とともに、単身者のライフスタイルを見直すきっかけにもなった。単身者のライフスタイルは、昔であれば銭湯やコインランドリー、現代であればコンビニ、カフェやコワーキングスペースなど、都市に集積する諸施設を移動しながら、それらをネットワーク的に利用しながら営まれてきた。相対的に狭小な住宅に住む単身者のライフスタイルは、都市の諸施設に住宅機能を外部化することで成り立ってきた。

たとえば銭湯では常連客や顔馴染みなどがある場合があるものの、時代が進むにつれて、都市の諸施設における人びとの関係性はより匿名性にもとづくものへと移行していった。それに対し、近年では銭湯やコインランドリーのあり方をアップデートし、匿名性・半匿名性・顕名性のグラデーションを帯びた単身者が／も利用する諸施設が見られるようになってきた。たとえば、高円寺の「小杉湯となり」(図4)や両国の「喫茶ランドリー」などである。ここでは小杉湯となりに言及しておきたい。

小杉湯となりは、1933年創業の銭湯・小杉湯の隣に立地する3階建てのシェアスペースである。2020年開業時は1階を飲食店、2階をコワーキングスペース、3階を長期滞在スペースとして運営し、その後、会員利用と都度利用の利用形態を導入するようになった。

そもそも事業の成り立ち自体に、小杉湯の常連客たちが深く関わっている小杉湯となりでは、運営スタッフであるホストと会員であるゲストの関係が固定されていない。有志の会員や

ボランティアメンバーが、現場にスタッフがない時間帯に運営を担うという「家守」の仕組みがボトムアップ的に生まれた⁸⁾。会員やボランティアメンバーは、サービスを与えられるお客様というよりは、小杉湯となりという場をそれぞれに育てていく担い手となり、マルシェや各種教室、映画鑑賞会など、地域に開かれた自主的なイベントを開催している。このように運営スタッフ、会員、ボランティアメンバー、一見さんなどが混じり合う小杉湯となりでは、それぞれの関わり方の度合いに応じて、匿名性と半匿名性と顕名性のグラデーションを帯びた関係性が生まれている。

小杉湯となりでは、1階は大きなキッチンとテーブル席、2階はデスクワークや勉強ができる畳の小上がり席、3階はベランダつきの6畳1間の貸切の個室として使用されている。住宅機能の「外部化」という観点からすれば、1階はダイニングやリビング、2階は書斎、3階は自室の拡張と見なすことができる。



図4 小杉湯となりの2階(銭湯ぐらしウェブサイト <https://sentogurashi.com/works/kosugiyu-tonari>)

6 住宅機能の外部化と再内部化

ここまで述べてきた住宅機能の「外部化」の一方で、最近ではコロナ禍以前では住宅の外部にあった機能の「再内部化」も見られるようになってきた。たとえばリモートワーク用の書斎は、オフィス機能の再内部化である。コロナ禍

以降の新築マンションの間取りは、小さな書斎スペースやフリースペースを設けている事例が大半を占めるようになった。Uber eatsや出前館などに代表されるフード・デリバリーサービスも、かつては住宅の外部にあった飲食店という機能の住宅への「再内部化」と見なすことができる。今後、自動運転をはじめとするオートメーション化が加速し、あらゆるモノが住宅へ運ばれてくる時代になれば、外出せずとも、自宅内で日常生活のさまざまなことが完結することが可能になるかもしれない。

ただし、そのような自動化されたサービスはあらゆる人びとに等しく提供されるわけではなく、人びとをますます消費者ないしはお客様扱いし続けることになる。イタリアのデザイン研究者エツィオ・マンズイーニが指摘するように「家で／家からすべて」の都市は事実上、自らの家に閉じこもった個人による「非都市」⁹⁾であり、そこから浮かび上がってくるのは「サービスを受ける人びとに、孤独とコントロールを引き換えに利便性を提供する個人消費のためのメガマシン」¹⁰⁾としての都市像である。東京をはじめ、多種多様な商業空間である〈ひとり空間〉が集積する日本の都市は、マンズイーニが指摘する都市像をすでに部分的に先取りしているといえるだろう。

テクノロジーや商業施設の変化と連動しながら、住宅機能の外部化と再内部化のせめぎ合いが繰り返されてきたわけだが、両者に通底するものは「モビリティ」である。住宅機能の外部化は、都市に集積する諸施設を移動するという人間のモビリティ、住宅機能の再内部化もモノのモビリティが担保されているという条件下において成立しうる。

かつてシカゴ学派の都市社会学者ルイス・ワースは、都市的生活様式の構成要素として「人口規模」「密度」「異質性」の3つを挙げた¹¹⁾。人口規模の大きさ・密度の高さ・人種や思想などの異質性の高さが、都市ならではのさまざまな「社会的つながり」や創造的交配をも

たらすとされてきたが、感染症が拡大するコロナ禍では、これら3つはむしろデメリットとなり、ネガティブな要素へと反転した。

実はワースが挙げた都市的生活様式の3つの構成要素を下支えするものも「モビリティ」である。進学・就職・観光など、短期的であれ長期的であれ、人口の流入・流出というモビリティが機能することによって、「人口規模」「密度」「異質性」という3つの構成要素が担保される。

海外渡航や県外移動はもちろん、通勤・通学ですら難しくなったコロナ禍においては人びとのモビリティが機能不全となった。コロナ禍においては都市を都市たらしめる条件が宙吊りとなっていたのであり、都市に住む人びとは、都市に住みながら都市的生活様式と切り離されていたということになる。

だが、人口規模の大きさと密度の高さが、都市における人びとの「社会的つながり」や創造的交配をもたらすという認識は妥当だろうか。人口規模の大きさと密度の高さは、都市において住む人びとが互いに一定の「近接性」のもとで生活を営んでいることを指し示している。ゆえにここからは、人口規模の大きさと密度の高さを「近接性」に読み替えて議論を進めていこう。

7 近接性と孤独の問い直し

近接性に関して、先述のマンズイーニは「機能的近接性」と「関係的近接性」を区別している¹²⁾。「機能的近接性」は日常生活を送るうえで必要なスーパーや医療機関、公園などへの近さである^{注(2)}。もう一方の「関係的近接性」は人間関係やコミュニティなどの構築、維持につながる出会いの機会への近さである。

マンズイーニがこのような区分を導入し、どちらか一方ではなく2つの近接性を重視した背景には、都市における環境問題、孤独や生活の質の向上などの問題がある。日本でも「ひきこも

り」「孤独死」「無縁社会」などに代表されるように、都市における孤独や社会的孤立を扱った研究には分厚い蓄積があるが、ここではWHOの資料をもとに単身者の孤独と近接性の関係が抱える課題に言及することにしたい^{注(3)}。

2025年に発表されたWHO社会的つながり委員会の報告書によれば、現在世界でおよそ6人に1人が孤独を経験しており、年間約87万1,000人の死を引き起こしているという¹³⁾。WHOが定義する孤独とは、「望まれる社会的つながりと実際の経験とのあいだから生じる否定的で主観的な感情状態」¹⁴⁾を指す。「社会的つながり」とは、「人びとが他者とどのように関わり、交流するか」(傍点、引用者)¹⁵⁾を指す。より詳細には「社会的つながり」とは、下記の構造的・機能的・質的という3つの側面において人びとが互いに関係し、交流するやり方を包括的に表す言葉である。

- ・ 構造的側面：個人がもつ関係や役割の数と多様性、ならびに交流の頻度、持続時間、様式(対面かオンラインかなど)。構造的側面とは、個人の社会的ネットワークを構成するさまざまな社会的関係や役割の存在と相互連結を指す。ある意味で、他の2つの側面の基盤となるものである。

- ・ 機能的側面：人間関係から得られる支援の程度、およびその支援が利用可能と認識される度合い。個人の間人間関係は、実践的・経済的・情動的・感情的支援、あるいは「帰属感」の提供など、さまざまな目的を果たしうる。

- ・ 質的側面：関係性と相互作用の性質であり、肯定的(例：愛情深く、親密で満足のいく)から否定的(例：緊張した、対立的な、批判的な、暴力的な)あるいは両価的なものまで多岐にわたる¹⁶⁾。

「社会的つながり」の構造的、機能的、質的

側面は、互いに独立したものとしてある。たとえば広範な社会的ネットワークという構造的側面をもっていたとしても、支援ニーズという機能的側面や肯定的な関係という質的側面が満たされているとは限らない。

デンマークの持続可能な都市化の研究拠点BLOXHUBは『近接性のパラドックス』(2025)という出版物のなかで、都市における孤独を単なる個人の健康やメンタルヘルスの問題としてではなく、都市デザインによる空間的課題としても対処する必要性を唱え、カナダ、日本、韓国、フィンランド、デンマーク、フランスを対象に、構築された環境と組織構造の組み合わせによる「社会的つながり」を育む方法や事例を紹介している¹⁷⁾。

同書では、上述のWHOのデータを踏まえたうえで、物理的な近接性は「つながりの幻想」にすぎず、孤独の解消には結びつかないとする「近接性のパラドックス」を問題視している。たとえばカナダの公衆衛生学者ケイト・マリガンは「私たちは互いに近くに置かれているのに、実際に多くの時間を共に過ごすよう促されていない」としたうえで、問題は人口密度ではなく、都市空間における「意義ある交流」の欠如にあるとしている¹⁸⁾。近接性は必ずしも「社会的つながり」や創造的交配に直結するとは限らないということだ。

「近接性のパラドックス」とは、マンズィーニの区分を用いるならば、機能的近接性を重視した都市空間が必ずしも関係的近接性をもたらすわけではないということを示している。都市における単身者の孤独が抱える課題は、機能的近接性と関係的近接性のどちらか一方を満たすだけでは十分ではなく、前者の物理的な空間の特徴が、後者のさまざまな機会の創出にいかにか影響するかを単身者の属性および事例ごとに細かく注視していく必要がある。その点、都市における孤独を健康の問題としてのみならず、都市変容のなかで心理的安定を提供しうる空間的課題としても位置づける『近接性のパラドク

ス』のアプローチは興味深い。

とはいえ、マリガンがいう「意義ある交流」とは何か。WHOの定義に従うならば、「社会的つながり」の質的な側面が肯定的なものとしてある状態を指すだろう。だが、「意義ある交流」を、たとえばまちづくりのために何かするという気高い目的意識を持った人びと同士との親交と見なすならば、それらは閉鎖的な共同体の集まりと化すにちがいない。

批評家の宇野常寛は小杉湯や喫茶ランドリーを事例として、日常生活において入浴や洗濯という「しなければいけないこと」のためにその場にいること、互いに邪魔しないようにその場にいることが、折り合いをつけて共存すべき他者の存在を体感すること、ひいては都市において他者とともに生きる「公共」的価値を見出すことにつながると指摘している¹⁹⁾。「意義ある交流」であるか否かは客観的に評価しがたいものとしてある。「意義ある交流」の場が、見知らぬ他者同士に会話を強いるような場であれば息苦しくもある。むしろ、ひとりでも「ただその場にいることのできる」権利が保証されていることの方が重要ではないだろうか。

そもそも「社会的つながり」は、それが有るか無いかの二元論に回収して捉えるべきではない。この言葉が含意する「どのように関わり、交流するか」には、言語を介するものから介さないものまで、時間・空間を共有するものから共有しないものまで、さまざまなヴァリエーションがありうる。

8 健康都市をめぐる懸念

最後に注意しておきたいのは、WHOが健康を「単に病気や障害がない状態ではなく、身体的、精神的、社会的に完全に良好な状態」と定義したうえで、これらのうち、社会的に完全に良好な状態と結びついた健康概念の中核をなすものとして「社会的つながり」を位置づけている点だ²⁰⁾。

国際機関や国家が健康とは何かを定義し、健康的な生活習慣を宣伝し、健康と不健康なものを選別する「健康主義」は、ときに差別や排除へとつながる危険性がある²¹⁾。「社会的つながり」がある・ないの二元論では、それがいない人は不健康というレッテルを貼られることになる。そして、さまざまな「健康」を謳う商品やサービスが、そのようなレッテルから逃れようとする単身者を／も恰好のターゲットとして狙い撃ちする。「おひとりさま」ビジネスと「健康」ビジネスの融合である。「健康都市」といった標語も、WHO由来の「健康」概念からこぼれ落ち、不健康のレッテルを貼られた単身者の居場所の喪失に陥らぬよう批判的に検討していくことが求められる。

補注

- (1) 本稿の一部は「庭プロジェクト」での講演記事、南後由和 (2024) : 「アフターコロナの「ひとり空間の都市論」をもとに加筆修正したものである (『遅いインターネット』 <https://slowinternet.jp/article/niwapro21/>)。
- (2) 機能的近接性とは、人間が生きていくことを可能にする特性のものであり、その対象は人間のみならず、人工物、インフラ、自然、エネルギーなどを含む (マンズイーニ (2023) : pp.38-39)。
- (3) 本稿で言及する「孤独 (loneliness)」はあくまでWHOの定義にもとづくものである。

参考文献

- 1) 岩下久美子 (2001) : 『おひとりさま』中央公論新社、上野千鶴子 (2007) : 『おひとりさまの老後』法研。
- 2) 総務省統計局 (2005) : 「平成17年国勢調査」 <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2005/index.htm>、総務省統計局 (2010) : 「平成22年国勢調査」 <https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2010/>
- 3) 国立社会保障・人口問題研究所 (2024) : 「日本の世帯数の将来推計 (全国推計) 令和6 (2024) 年推計」

<https://www.ipss.go.jp/pp-ajsetai/j/HPRJ2024/t-page.asp>

- 4) ゲオルグ・ジンメル (1976) : 「大都市と精神生活」『ジンメル著作集12 橋と扉』居安正訳、白水社、pp.269-285.
- 5) レスリー・カーン (2022) : 『フェミニスト・シティ』東辻賢治郎訳、晶文社.
- 6) 南後由和 (2018) : 『ひとり空間の都市論』筑摩書房.
- 7) ジョン・アーリ (2015) : 『モビリティーズ——移動の社会学』吉原直樹・伊藤嘉高訳、作品社、p.24.
- 8) 加藤優一 (2023) : 『銭湯から広げるまちづくり——小杉湯に学ぶ、場と人とのつなぎ方』学芸出版社、pp.120-121.
- 9) エツィオ・マンズイーニ (2023) : 『ここちよい近さがまちを変える——ケアとデジタルによる近接のデザイン』安西洋之ほか訳、Xデザイン出版、p.22.
- 10) マンズイーニ (2023) : p.82.
- 11) ルイス・ワース (2011) : 「生活様式としてのアーバニズム」松本康編『都市社会学セレクション I 近代アーバニズム』日本評論社、p.97.
- 12) マンズイーニ (2023) : pp.38-40.
- 13) WHO Commission on Social Connection (2025): *From Loneliness to Social Connection: Charting a Path to Healthier Societies*, p. xv.
- 14) WHO Commission on Social Connection (2025): p.xvi.
- 15) WHO Commission on Social Connection (2025): p.xvi.
- 16) WHO Commission on Social Connection (2025): p.9.
- 17) BLOXHUB (2025): *The Paradox of Proximity: Preventing Urban Loneliness*.
- 18) BLOXHUB (2025): p.69.
- 19) 宇野常寛 (2024) : 『庭の話』講談社、p.246.
- 20) WHO Commission on Social Connection (2025): p.1.
- 21) ベトル・シュクラバーネク (2020) : 『健康禍——人間的医学の終焉と強制的健康主義の台頭』大脇幸志郎訳、生活の医療社、p.14.

共働き子育て世帯の増加と大都市圏の都市政策

国立研究開発法人建築研究所 主任研究員 中野 卓

1 はじめに

共働き子育て世帯は、家族形態の1つとして既に広く定着している。2020年時点で日本全国の子育て世帯（18歳未満の子を有する世帯）は計1,073万世帯で、このうち約半数の501万世帯が核家族の共働き世帯である（表1）。驚くべきは、少子化が進む現在でもその数が急増している点であり、今後も共働きの割合は伸び続けることが想定される。筆者はこれを、子育て期における「共働きの主流化」と称しており、現代の子育て政策で共働きの考慮が不可欠になったことの証左と捉えている。

その一方で、共働き子育て世帯については、未だ客観的データが不足している面もある。例えば読者の方は、ご自身の住む市区町村にどれくらいの共働き子育て世帯が住んでいるか、ご存知だろうか。ぜひ本稿から一度目を離して、お手元のPCやスマートフォンで検索してほしい。恐らく、殆どの市区町村では、その正確な数字を見つけられないはずだ。これには理由があり、第1に、世帯に関する政府統計調査の多くが、世帯主にのみ回答を求める調査設計

としてきた点が挙げられる。配偶者の働き方を調査しない為、共働き子育て世帯をそもそも捕捉できないのである。第2に、統計表章の問題がある。例えば国勢調査では、一部統計表で共働き子育て世帯数の地域別集計を行うが、（本稿執筆中の2025年12月時点で）その集計対象は人口20万以上の都市に限定され、その他の市町村を対象に含まない。ちなみに、市町村の9割は人口20万未満（2020年）である為、ほとんどの地域では共働き子育て世帯数のデータを公的統計から得られない状況だ。

このように、共働き子育て世帯については「わかっているようで、わかっていない」ことが実に多い。適切な子育て政策立案の為には、共働き子育て世帯がどこで・どれくらい増えているのか等、その基本的情報の把握が不可欠である。そこで筆者らの研究チームは、2022年より共働き子育て世帯のデータ整備およびその一般公開を進めてきた。本稿では、この一連の研究内容^{1)~4)}を踏まえつつ、特に大都市圏での共働き子育て世帯の状況と、その増加に伴う課題および政策的対応について論じていく。

なお、以降で述べる共働き子育て世帯は「夫

表1 子育て世帯の家族類型別一般世帯数（18歳未満の子を有する世帯を国勢調査より筆者集計、全国計：単位は万世帯）

家族類型		2010年	2020年	増減
核家族世帯	夫婦と子から成る世帯	832.7	812.2	-3%
	うち共働き ※1	429.7	500.8	+17%
	シングル子育て ※2	125.3	118.7	-5%
その他（三世帯世帯含む）		241.0	142.5	-41%
合計		1199.0	1073.4	-11%

※1 親が共に就業者である世帯の総数

※2 「男親と子どもから成る世帯」「女親と子どもから成る世帯」の総数



中野 卓

なかの たく

1990年大阪府生まれ。博士（環境学）。一橋大学卒、東京大学大学院修了。専門は都市計画。東京大学大学院新領域創成科学研究科・特任研究員、（国研）建築研究所・研究員、国土交通省住宅局住宅政策課・係長（出向）を経て、現在は建築研究所・主任研究員。主な著書に「ストリートデザイン・マネジメント」（学芸出版社）など。

婦と子どもから成る核家族世帯」と定義する。夫婦共働きでも、祖父母と同居する三世帯世帯等は対象に含まない為、ご留意頂きたい。

2 近年の傾向とその分析

筆者らの研究グループでは、統計法の申請手続きにより総務省から国勢調査の調査票情報を借用し、世帯単位のデータから共働き子育て世帯を独自集計するという手順を踏んだ。その際、夫婦の多様な働き方に注目して集計を行った為、ここでは、その内容と結果について紹介する。

(1) 「共働き」と「共キャリア」

「共働き」に相当する英語表現は幾つかあり、“Dual-earner (couple)” が最もよく使われているように思われる。これは、夫婦の就業状況に着目した汎用的表現である。一方で近年は、国際学術誌等で“Dual-career (couple)” という表現も見かける。Careerは金銭を稼ぐための就業以上の意味、すなわち職業経験やその蓄積を示す表現である。日本でも近年、女性の大学進学率や正社員雇用率の上昇、第一子出産後の就業継続率の上昇、育児期間中の補助制度（育児短時間勤務等）の普及拡大を背景に、“Dual-career” な働き方、直訳すれば「共キャリア」の子育て世帯も増えてきたという実感がある。ところが、これを示す定量的データは今まで十分に整備されていなかった^{注(1)}。

そこで筆者ら¹⁾は、Careerに相当する日本の統計上の区分として「正社員」に着目し^{注(2)}、

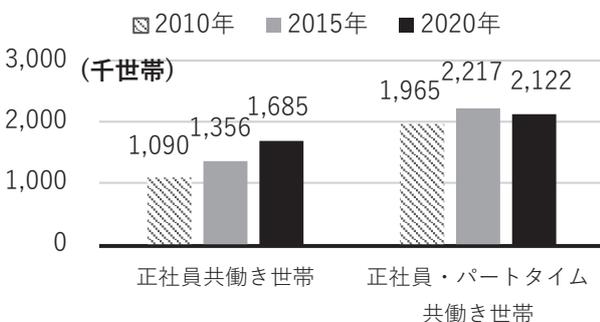


図1 夫婦と子ども（18歳未満の子含む）から成る世帯における共働き形態別世帯数（第1次産業従事者および雇用主を除く）

国勢調査より「夫婦共に正社員」の子育て世帯等を独自集計した。その集計結果を図1に示す。

図1の通り、2010年時点での共働き子育て世帯の中心は「世帯主が正社員、配偶者がパートタイム（またはアルバイト）」からなる共働きであった。ところが、「正社員とパートタイム勤務」からなる共働きは2015年から2020年にかけて減少に転じ、代わって「世帯主と配偶者が共に正社員」である共働き（以下、正社員共働き）が急増していることが判る。正社員共働きの子育て世帯は、2010年時点で全国109万世帯だったが、その僅か10年後には1.6倍の169万世帯に達した。今後もこのペースで推移すると仮定すれば、2020年代後半には、正社員共働き世帯数が正社員・パートタイムの共働き世帯数を上回ることも予想される^{注(3)}。

このように、共働き子育て世帯は数が増えているだけではない。その中身も大きく変わりつつある点に注意を向けるべきである。

(2) 正社員共働き世帯のホットスポット

共働き世帯は元々日本海側で多いことが知られているが、筆者らが実施した正社員共働き子育て世帯に関する独自集計においても、これと同様の傾向が確認された。「夫婦と子どもから成る世帯」に占める正社員共働き率が日本で最も高いのは山形県であり、上位5県はすべて日本海側に位置する（表2）。反対に、大都市圏では正社員共働き率が低く、最も低い大阪府を筆頭に、愛知県（17.8%）、東京都（20.4%）等、大都市圏や、政令指定市のある道府県で正社員共働き子育て世帯が少ない状況にある。

しかし、データの切り口を「増加率」に変えると、その様相は大きく異なる。表3は、2010

表2 都道府県別の正社員共働き子育て世帯率

	正社員共働きが多い		正社員共働きが少ない	
1位	山形県	36.4%	大阪府	15.6%
2位	富山県	34.8%	京都府	17.5%
3位	島根県	34.7%	和歌山県	17.7%
4位	秋田県	34.2%	北海道	17.7%
5位	鳥取県	32.4%	兵庫県	17.7%

～2020年における正社員共働き子育て世帯の増加率であり、1位の東京都では、10年で世帯数が2倍に増えているのである。2位の愛知県(76%増)を含め、大都市圏が上位を占めることから、これまで正社員共働き子育て世帯が少なかった地域で、近年その数が急激に伸びていると判る。なお、増加率が最下位の高知県でも11%増加していることから、正社員共働き子育て世帯の増加は大都市圏に限らず、全国共通の社会情勢であると理解される。

この増加率を更に細かく、市区町村毎に見てみよう。増加率1位は東京都中央区の242%増、2位は千葉県流山市の205%増で、この2市区が飛びぬけて高い傾向を示す。愛知県内の1位は飛鳥村で140%増、2位が名古屋市東区で139%増、3位が長久手市で135%増、同率で阿久比町、5位が名古屋市瑞穂区で122%増であり、これらの地域は僅か10年で正社員共働き子育て世帯が倍増した、いわばホットスポット

表3 都道府県別の正社員共働き子育て世帯増加率(2010～2020年の10年間)

	増加率が大きい		増加率が小さい	
1位	東京都	+99.1%	高知県	+10.7%
2位	愛知県	+75.8%	山口県	+25.8%
3位	千葉県	+72.1%	徳島県	+26.5%
4位	神奈川県	+71.3%	愛媛県	+27.7%
5位	埼玉県	+66.6%	福島県	+28.4%

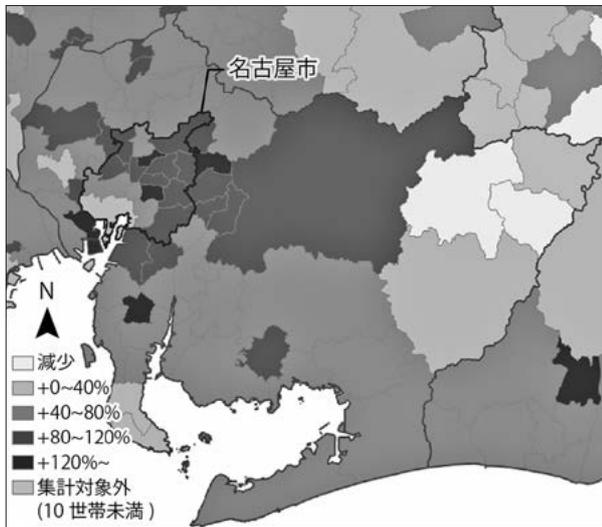


図2 愛知県の正社員共働き子育て世帯増加率

である。こうしたホットスポットには地理的傾向が見られ、愛知県においても、尾張地域東部から西三河地域北部にかけて連担していることが地図上でも明らかである(図2)。

(3) 共働き子育て世帯の住宅選択

このように、正社員共働き子育て世帯は特定の地域に集まる傾向があるのだが、これは一体何故だろうか。その理由を考える上で、世帯の生活行動上の制約条件に注目する必要がある。

共働き子育て世帯には、子育てに専従する者(専業主婦・主夫)が家庭内にいない為、仕事と育児・家事の兼ね合いに悩むことが多いとされる。特に正社員共働きの場合は、夫婦共に長時間勤務で外出時間が長くなってしまふことが多く、一層限られた時間の中で育児・家事に対応する必要に迫られる。時間的ゆとりを捻出する為、通勤利便性を重視した居住選好を有することがアンケート調査⁴⁾からも明らかになっており、図3はこれを模式化したものである。

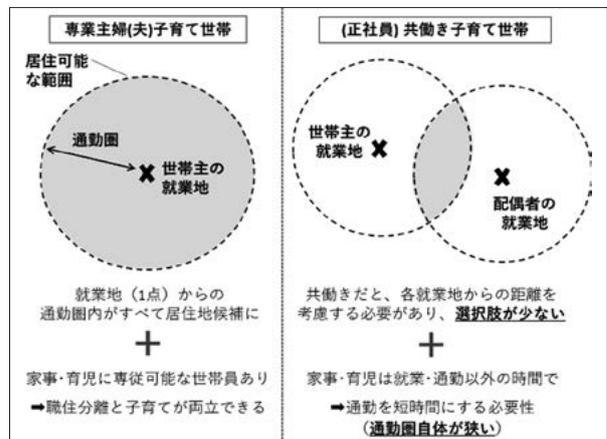


図3 共働き子育て世帯の通勤圏と住宅選択

筆者らは、2023年に公表した学術論文²⁾にて、義務教育年代(15歳未満)の長子を有する正社員共働き世帯を対象に、国勢調査に基づく住み替え動向を分析した。表4は、この分析結果のうち2020年のデータから、三大都市圏^{注(4)}における正社員共働き子育て世帯と専業主婦・主夫子育て世帯(世帯主が正社員、配偶者が無職:以下、専業主婦等と略す)の住み替え状況

を比較したものである。これによれば、大都市圏に居住する正社員共働き子育て世帯は、専業主婦等子育て世帯と比べて、住み替え時に「職住近接」または「駅近」を選ぶ傾向が明瞭である。具体的には、正社員共働き子育て世帯が住み替える際に、前住居と比較して（世帯主の）職場に近い市町村に移住する世帯が49%であり、専業主婦等子育て世帯（同30%）と比べて非常に多い。また、専業主婦等子育て世帯の66%は駅勢圏内（鉄道駅から1,000m以内）への住み替えだが、正社員共働き子育て世帯では同74%である。このような利便性の良い立地は住宅価格も高いが、正社員共働きのため世帯収入が高く、ペアローンを組むこともできる為、住宅取得が比較的容易なのだと考えられる。

表4 直近5年間に住み替えた子育て世帯の職住関係別・立地別・持ち借別構成比（令和2年国勢調査より、三大都市圏の長子15歳未満の子育て世帯を筆者独自集計）

住宅の立地 + 親の働き方	住み替え 後の住宅	住み替えによる職住距離の変化 (前住地との比較)		
		近づいた	前住地と 同じ 市町村	離れた
正社員共働 (駅勢圏内)	持ち家	22.7%	11.7%	12.0%
	借家	15.3%	4.2%	8.3%
正社員共働 (駅勢圏外)	持ち家	8.2%	6.1%	5.1%
	借家	3.2%	1.4%	1.9%
正社員共働き 合計		49.3%	23.5%	27.2%
専業主婦等 (駅勢圏内)	持ち家	9.4%	16.9%	11.4%
	借家	11.1%	9.3%	7.6%
専業主婦等 (駅勢圏外)	持ち家	5.6%	10.6%	7.2%
	借家	4.4%	4.0%	2.6%
専業主婦等 合計		30.4%	40.8%	28.7%

他方で、三大都市圏を除く地方都市圏では、必ずしも両者の住み替えに明瞭な差がないことも、分析を通じて判った。地方都市圏では自動車通勤が多く、住まいに関する地理的制約が小さいことがその要因に挙げられる。また、元々地方都市圏（特に日本海側）では三世帯同居率が高く⁵⁾、育児に関して祖父母の協力が得られやすい環境にあると推察される。共働き子育て世帯向け政策については、大都市圏とそれ以外

で前提条件が異なることに留意すべきだろう。

3 都市部での課題と対策

ここまで見た通り、従来の子育てで中心的であった専業主婦子育て世帯と、近年増えつつある（正社員）共働き子育て世帯には、異なる居住特性があることが判る。特に大都市圏における正社員共働き子育て世帯の急増は、それがあまりに急激な変化である為に、幾つかの社会課題を近年生じている。ここではまず、都市部における状況の変化に目を向けたい。

(1) 東京都中央区の例

通勤利便性の良い地域に住宅取得が集中することで、都市機能に過剰な負荷を生じる場合がある。正社員共働き子育て世帯の増加率が全国1位の、東京都中央区の例を見てみよう⁶⁾。

東京都中央区は、全域の約8割が商業地域に指定されている、全国有数の商業・業務地域である。同区では近年、湾岸エリアを中心に住宅開発が進展しており、特に2002～2021年の20年間で、区内の住宅床面積が2倍以上に急拡大した（図4）。この住宅需要高騰の背景には、職住近接を重視する共働き子育て世帯の存在があり、2010年からの10年間で、正社員共働き子育て世帯数が3.4倍に急増している。

こうした子育て世帯の増加に伴う影響が、保育・教育インフラに生じている。まず、保育

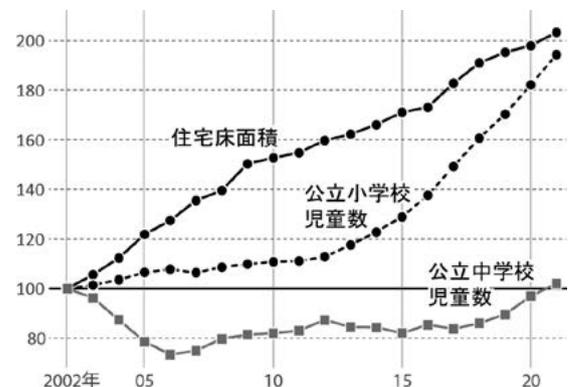


図4 東京都中央区の住宅開発と児童生徒数推移 (2002年を100とした指数で表示：参考文献6より筆者作成)

について見ると、同区では2024年時点で未就学人口の6割が保育サービスを利用している⁷⁾。この為、子どもの増加に合わせて保育所整備が必要となり、区内の認可保育所数は2009年の15園（定員1,505人）から、2024年には、認定こども園も含め83園（同6,256人）にまで拡大してきた⁸⁾。ところが、同区の月島地域では2024～2028年間に未就学人口が更に1.16倍に伸びることが予想されており⁸⁾、対策の拡充が依然必要な状況にある。

次に、教育について見ると、中央区全体の公立小学校児童数は2012～2021年で1.7倍に伸びている（図4）。住宅床面積の増加と一定のタイムラグを以て児童数が伸びているが、これは、同区の年少人口が自然増（中央区に夫婦が転入後、出産で子どもが増加）によって増えている為である⁶⁾。この為、住宅開発から一定期間経過後に小学校需要が急騰し、公立小学校の教室数が不足する事態を生じた^{注(5)}。この事態への対応として、同区では2024年に小学校1校を新設したのだが、それでも小学校児童数の増加に対応しきれず、今後さらに校舎を増築する、苦渋の対策を強いられる状況にある。

このように正社員共働き子育て世帯の急増は、都市機能に大きな影響を与える。紙幅の都合で少数の論点提示となるが、次節では、こうした状況への対応の要点を2つ例示したい。

(2) 共働き子育て世帯の急増の影響と対応

1つ目は、教育施設についてである。都市中心部の小学校は元々、高度経済成長期からバブル期にかけて生じた「ドーナツ化現象（都市の中心部から郊外への人口移動）」による児童数減少を経て統廃合を進めてきた経緯があり、その跡地開発も既に完了してしまった場合も多い。この為、共働きの主流化によって子育て世帯が都心回帰しても、それに対応する受け皿を新たに用意することが難しい状況にある。

この対策として、小学校の受入能力以上の住宅開発を抑制する方策がある。兵庫県西宮市では「教育環境保全のための住宅開発抑制に関す

る指導要綱」を設け、指定容積率に応じた住宅開発可能戸数の上限を設定し、小学校の教室不足が顕在化している「受入困難地区」等内での住宅開発を抑制している（本要綱は、状況改善に伴って2026年10月に廃止予定）。ここまでの強制力が伴わなくとも、市と事業者の事前協議ベースで影響緩和を試みる神戸市や埼玉県戸田市等の例もある。新たな学校用地の捻出が困難な既成市街地においては、地域のインフラ整備状況に合わせて住宅開発側を適正化していくことが重要であり、この為には、自治体の教育委員会と都市・住宅施策の所管部署が相互に連携体制を構築する必要がある^{注(6)}。

2つ目に、制度を支える担い手についてである。東京都の保育士実態調査⁹⁾に拠れば、保育士の職場選択で最も重視されるのは「勤務地（自宅からの近さ）」である。ところが、中央区のような都心部では家賃・物価が高く、一方で保育士の給与水準が低い為、近隣で住まいを確保することは容易でない。正社員共働き子育て世帯の増加により、世帯収入の高い子育て世帯が利便性の良い立地に集まり、その周辺で保育需要が高騰しているが、保育を支える担い手は必ずしも職住近接できるわけではない^{注(7)}。

愛知県は東京都ほどの極端な状況にないと思われるが、特に近年は、都心部での住宅価格高騰が著しい。一般の世帯ですら住宅取得が困難になる中で、エッセンシャルワーカーの住宅確保は重要な課題になっている。住宅政策・都市政策においては、居住者や従業者のみならず、その環境を下支えするエッセンシャルワーカーの状況改善も併せて検討すべきである。

4 郊外部での課題と対策

続いて、子育て期の「共働きの主流化」が、大都市圏郊外にもたらす影響を見てみよう。

(1) 子育て世帯の郊外離れ？

郊外住宅地は本来、子育て世帯の住宅取得を想定して開発されてきた。この為、緑地や公園

の整備水準が高く、歩車分離等の安全面に配慮した設計等、良質な空間デザインが施された住宅地も多い。そして何より、郊外開発が盛んに行われた1960～80年代は、専業主婦子育て世帯が中心だった為、長時間通勤を要するエリアでも住宅の買い手があった。いわば「空間」が「立地」に優先し、多少不便でも子育て環境の充実した場所・空間が選ばれてきたのである。

しかし、正社員共働き子育て世帯が台頭する現在、長時間通勤は無視できないデメリットになった。先述の表4において、「職住近接」または「駅近」のどちらでもない住み替えを行った世帯割合を見ると、専業主婦等子育て世帯が24.4%であるのに対し、正社員共働き子育て世帯は14.5%と低い。環境が良いだけでは子育て世帯を誘引できなくなり、「立地」と「空間」の優先順位が逆転しつつあると言える。

(2) 共働き子育てと近居の今後

こうした状況に対し、祖父母世帯の子育て支援を期待する「近居」が注目されている。近居は、親世帯と子世帯の居住地が概ね1時間以内の距離とされ、近居を推進する制度（UR都市機構の「近居割」等）も数々用意されてきた。確かに、親世帯の子育て支援を期待できるならば、通勤時間を要するエリアでも住まいを選ぶ動機になる。しかし、ここで「高齢者就業率」に注意を払わなければならない。

図5は、労働力調査に基づく60歳代就業率の推移である。従来は60歳あるいは65歳で定年

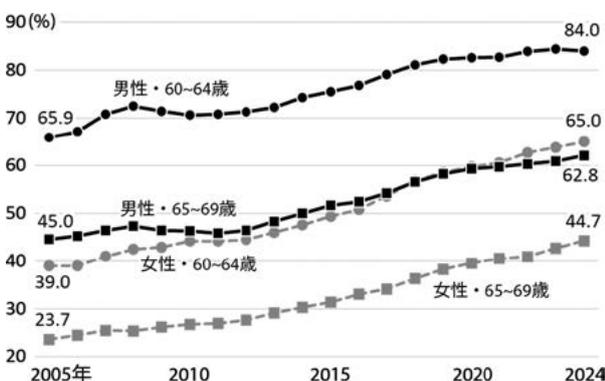


図5 直近20年間の高齢者就業率の推移
(労働力調査・長期時系列表より筆者作成)

を迎えた為、就業率もそれほど高い状況に無かったが、近年は男女ともに就業率が右肩上がりで、特に女性就業率の上昇が著しい。また、今後の更なる定年延長や、これまで述べてきた正社員共働き子育て世帯数の増加傾向を鑑みると、今後は徐々にフルタイム共働きの高齢者が増えていくことも想定される。この為、祖父母が近居で子育てを支援できる状況は、今後縮小していくのではないかと懸念される。

(3) 千葉市における取組

このように、共働き子育て世帯の増加は、大都市圏郊外を難しい状況に置くと考えられるが、対応を模索する郊外住宅地も徐々に現れている。ここでは、千葉市を例に挙げたい¹¹⁾。

千葉市は人口97万人の政令指定市である。人口の1/3を団地居住者が占めるほどに住宅団地が多い市であるが、建設後40年以上を経過した団地で高齢化率36%と高水準にあり、若年世代の新規流入の少なさに課題があった。そこで市は、若年世帯の移住促進の為、子育て世帯等に住居費や転居・リフォーム費用を補助する「団地住替え支援事業」等を創設すると共に、共働き世帯を対象とした「保育所優先利用モデル事業」を2023年度より試験開始した。

このモデル事業は、団地へ移住する小学生未満の子どもを有する世帯に対し、団地内の保育所の優先的利用を調整するものである。通常、認可保育園の利用に当たっては「利用調整」という選考プロセスを経る必要があり、これによって希望の保育園を落選することもあるのだが、千葉市では、団地への住み替えとセットで保育園を用意することで、共働き子育て世帯の保育利用ニーズと住宅政策をマッチングすることとした。2023～2025年度は、市北西部の花見川団地（図6）内の公立保育所3園を対象に利用者が募集され、同事業を利用して市外から花見川団地に転入する世帯も現れた。千葉市では元々待機児童が多いという背景もあり、保育所確保とセットの住み替えが共働き子育て世帯にとって魅力に映ったのだと推察される。



図6 花見川団地（2024年5月筆者撮影）

このように、郊外住宅地で共働き子育て世帯のニーズに合う施策を講じることは、必ずしも不可能ではない。同市では、住宅政策と児童福祉という異なる所管を跨る上で苦労があったとのことだが¹¹⁾、郊外の既存ストックの有効活用、また共働き子育て世帯を対象とした特徴的な住宅政策の取組として、評価すべき事例であると筆者は考える。

5 おわりに

本稿では、(正社員)共働き子育て世帯の最新の調査・分析結果を交えつつ、特に大都市圏でその数が急激に増えていることや、その影響等を解説してきた。共働き子育て世帯は、ジェンダー間の不平等是正の結果として増えてきた家族のあり方であるだけでなく、夫婦のどちらかが働けない事態に直面した時に、家計を支えるセーフティネットとしての役割が期待される存在でもある。冒頭に述べた通り、共働き子育て世帯については今後ますますその数が増えていくと見込まれる為、本稿を通じて、その状況に広く理解が進むことを願っている。

ただ、その一方で、共働き子育て世帯については「子育てを蔑ろにしている」等、未だ根強い批判があることも無視してはならない。正社員雇用の場合、法定労働時間が長く、往復の通勤時間も勘案すると、子どもと親の十分な交流時間を平日に確保することは確かに難しい状況にある。これについては、郊外偏重の住宅供給と都心偏重のオフィス供給が生み出す長時間

通勤の慣習、つまり専業主婦子育て世帯という(性別役割分業型の)近代的家族モデルを前提に設計されてきた我が国の都市・住宅政策の改善すべき点である。先述した、教育や保育等をパンクさせない適切な住宅誘導のあり方も含め、社会の前提条件が大きく変わっていく中で、制度・政策も今後順応していく必要があることを最後に指摘しておきたい。

なお、今回論考内で示した各種共働き子育て世帯の集計データは、筆者の所属機関である国立研究開発法人建築研究所のHP上で無料公開している¹⁾。Web検索にて「建築研究所 / 共働き子育て世帯」と入力すれば当該ページに辿り着くので、関心のある方はぜひご活用いただきたい。

補注

- (1) 共働き研究の文脈では、厚生労働白書等で示される「共働き世帯の時系列推移」データが頻繁に参照されている。本データは集計対象を子育て世帯に限定していない為、子育ての文脈で参照する際は注意を要する。
- (2) 現代では、自由業や自営業をはじめ、正社員雇用以外でもCareerの選択肢があるのだが、統計調査における従業区分から個人の内面や働き方を詳細に窺い知ることはできない為、この研究では便宜上、正社員に着目している。なお、国勢調査で「正社員」が選択肢に採用されたのは2010年調査以降である為(それまでは「常雇」「臨時雇」の区分)、筆者ら研究では2010年以降を対象としている。
- (3) 国土交通省の実施する令和5年住生活総合調査のうち、子育て世帯から得た7,118件の調査票情報を筆者らが集計した結果、世帯主の年齢が20代の場合に正社員共働き率は58%、30代で44%、40代で33%、50代で28%となった。若い子育て世帯ほど正社員共働きが多い傾向にあり、且つ共働きの継続を支援する法制度が整備されてきた現状も踏まえると、今後も正社員共働き子育て世帯

の増加はしばらく続くと思われる。

- (4) ここでの大都市圏の定義は、首都圏整備法による既成市街地及び近郊整備地帯、近畿圏整備法による既成都市区域及び近郊整備区域、中部圏開発整備法による都市整備区域の計310市区町村（特別区含む）とした。
- (5) 図4では、小学校児童数と比較して中学校生徒数の伸びは鈍い。これは、中学校になると私立・国立校への通学者が増える為である。この為、公立中学校生徒数については、住宅増加による影響が比較的小さいと考えられる。
- (6) 特殊な事例だが、タワーマンション建設に伴う一過性の児童急増対策で、10年間暫定施設として小学校を建設する取組事例（横浜市立みなとみらい本町小学校）もある。
- (7) 国も「保育士宿舎借り上げ支援事業」を2015年に開始し、保育士の住居費支援を行ってきた。しかし、その補助率や基準額は今後見直される（引き下げ）予定である¹⁰⁾。

参考文献

- 1) 中野卓、今野彬徳（2023）：「共働き子育て世帯に関する全国・都道府県・市区町村別集計」、建築研究所・建築研究資料、No.209、<https://www.kenken.go.jp/japanese/contents/publications/data/209/index.html>
- 2) 中野卓、今野彬徳（2023）：「正社員・正職員共働き子育て世帯の居住状況と住替え動向」、日本建築学会計画系論文集、Vol.88、No.808、pp.1972-1981、<https://doi.org/10.3130/aija.88.1972>
- 3) 中野卓（2025）：「共働き子育て世帯の住環境ニーズと課題」、日本不動産学会誌、vol.38、No.4、pp.87-92
- 4) 今野彬徳、中野卓、内海康也（2024）：「WEBアンケートに基づく首都圏に居住する共働き子育て世帯の住宅選好に関する研究」、日本建築学会技術報告集、Vol.30、No.74、pp.420-425、<https://doi.org/10.3130/aijt.30.420>
- 5) 内閣府政策統括官（2023）：「地域の経済2023 — 地域における人手不足問題の現状と課題 —」、p.19、https://www5.cao.go.jp/j-j/cr/cr23/chr23_index.html
- 6) 中野卓（2024）：「住宅床面積と年少人口および公立義務教育施設児童数・生徒数の対応関係の検証」、日本建築学会技術報告集、Vol.30、No.75、pp.950-955、<https://doi.org/10.3130/aijt.30.945>
- 7) 東京都（2024）：「都内の保育サービスの状況について 表4 区市町村別の状況」、<https://www.fukushi.metro.tokyo.lg.jp/kodomo/hoiku/hoikuriyoujyoukyou>
- 8) 中央区（2025）：「第三期中央区こども・子育て支援事業計画」
- 9) 東京都（2023）：「令和4年度東京都保育士実態調査報告書」、p.60、<https://www.fukushi.metro.tokyo.lg.jp/kodomo/shikaku/r4hoikushichousa>
- 10) こども家庭庁（2025）：「令和8年度保育関係予算概算要求の概要」、<https://www.cfa.go.jp/policies/hoiku/yosan>
- 11) 中野卓（2024）：「子育て世帯における「共働きの主流化」と郊外住宅団地」、2024年度日本建築学会大会（関東）都市計画部門パネルディスカッション資料「郊外住宅地の再生アプローチ」、pp.68-71、https://researchmap.jp/taku_nakano/misc/51628940

ライフ・ポリティクス時代における超高齢社会のまちづくり

東海大学建築都市学部 准教授 後藤 純

1 ライフ・ポリティクス

(1) ライフ・ポリティクスとは

近代都市計画技術の成果により、私たちは健康で文化的な住宅に住み、交通インフラが整備され、各種公共施設へのアクセスも向上した。その結果、暮らしはかつてないほど便利になり、衣食住に困ることは稀である。しかし、社会基盤が充実する一方で、私たちは本当に満たされているのか。本稿では、物質的な豊かさを達成した（解放・救済の政治の）その先にある、「ライフ・ポリティクス（生活の政治）」時代のまちづくりについて論じたい。ライフ・ポリティクスとは、弱って・困った人を解放・救済する政治の先にある、自分らしいケア、多様な住まい方、自由な働き方、つながり方といった生活の設計が、医療・福祉制度や市場サービスに媒介されながら、本人の自己実現の問題として再編されていくプロセスを指す（図1）。

近代（modernity）とは、18世紀半ばのヨーロッパ啓蒙主義以降、少なくとも1980年代半ばまで続いた歴史的な時代区分である。フランス革命に端を発し、自由・平等・博愛という理念のもと、合理化、民主化、個人主義化、そして科学の発展（専門家）が近代化を特徴づけている¹⁾。近代化がもたらした成果を分かりやすく言えば、1人ひとりの暮らしにおける衣食住の充実である。科学による宗教や伝統からの解放は、人々の生活機会を搾取・不平等・抑圧から救済し、公共の福祉や参加の倫理を発達させてきた。中世のように病気になれば神へ祈るのではなく、科学的エビデンスにもとづく医療が対応する。都市計画技術も、公衆衛生への対応

に始まり、道路や鉄道等のインフラ整備、郊外住宅地の整備などにより、庶民を解放・救済し、衣食住の充実に貢献してきた。

後期近代 ：ライフ・ポリティクス 焦点 ：存在論的安心／自己実現／生活の質（well-being）：生き方の選択・関係性・場所の編成 射程 ：生の選択（働き方・ケア・住まい・つながり等）を自ら組み立てることが求められる広範な人々 主対象（強く影響を受ける層） ：制度・市場・専門知に媒介された選択のなかで、不確実性や孤立を抱えやすい人々（例：単身者、ケア責任を負う人、移行期のシニア等）
近代 ：解放・救済の政治 焦点 ：正義／平等／参加の理念にもとづく、資源配分と欠乏の是正：社会資源の再分配・社会課題（貧困・差別）の除去 射程 ：社会の成員一般（権利保障と配分の枠組みを扱う） 主対象（強く影響を受ける層） ：構造的不利が集中する集団（生活保護、障害者、母子世帯等）

図1 ライフ・ポリティクスとは（文献1）、7）を参考に著者作成）

(2) 後期近代の特徴

後期近代とは、ポストモダニティとは異なる考え方である。近代と対立する、ととらえるのではなく、近代が生活の隅々まで徹底する時代と考える。衣食住が豊かになり、生活に余裕がでることで、教育や趣味にお金をかける余裕がでる。一人一人の知的水準が高まることで、伝統を否定するどころか、科学者や専門家・行政



後藤 純

ごとう じゅん

1979年群馬県生まれ。東京大学大学院都市工学専攻博士課程単位取得満期退学。2010年、博士（工学）。2010年より東京大学高齢社会総研究機構特任助教、講師を経て、2020年より東海大学建築都市学部准教授。専門は、都市計画、まちづくり、ジェロントロジー。著書に「超高齢社会のまちづくり（学芸出版社、2023）」など。

さえも疑うことができる時代となる。病院に行く前に、事前にインターネットで症状を検索してからいくように、自分で調べ、自分で考え、自分で判断することができる時代である。科学や専門家、行政はもはや絶対的な権威ではなく、信じるかどうか個人に委ねられる。その結果として、クラウド・ファンディングやシェアリングのような市民同士の自発的な協働が生まれる一方、特定のメンバー間で自発的に信じたいものだけを信じる「陰謀論」ともいうべき現象も拡大する。

(3) 存在論的不安

日本において近代化が庶民の生活に深く浸透したのは高度経済成長期である。郊外住宅地の拡大、終身雇用、性別役割分業という安定した生活様式は、「まじめに働けば人生は報われる」という確信を人びとに与え、存在の基盤を支えてきた。しかし1970年代後半以降、西欧における近代化の徹底は、保守主義の伝統や権威を既得権として解体し、家族、ジェンダー、働き方といった「当たり前」を次々と問い直した。

日本においても、男女雇用機会均等法や子どもの権利条約などが成立し、女性や子どもが社会のなかで不当に制約される状態から解放され、個人が自分らしく生きる可能性が広がった。女性や子どもが父親の指図・監督を受けることなく、自分のライフスタイルをつくり出せるという意味では、よい時代である。

一方で、それは人生の意味や役割を社会があらかじめ保証してくれる文化的・伝統的仕組みの喪失を意味する。またリベラルな個人主義が徹底されるほどライフスタイルは多様化し、ミドルクラスは縮小する。近代家族やコミュニティの相互扶助が弱体化した社会では、いざ弱者となったときに、自らの存在を無条件に受けとめてくれる場を得にくい。すると、「親の言うことや伝統を守らないから失敗するのだ」といった言説も含めて、自己決定と自己責任がいつそう強調される。そうした圧力のもとで、「自分の選択はこれでよかったのか」「自分らし

さとは何か」という存在論的不安が、静かに社会全体へと広がっていく。

(4) ライフ・ポリティクスと自己実現

社会課題からの解放によって生活機会が一定程度向上したからこそ、その先にライフスタイルをめぐるが立ち現れた。ライフスタイルに唯一の正解はなく、エビデンスも必要ない。あるのはただ「選択すること」である。我々は何にでもなり得る社会において、自分らしさを模索し、自己実現を通じて自尊心を高めることが、重要となる。我々はもはや与えられた役割を生きる存在ではなく、「どのように生きるか」を選び続けながら自己実現を模索する存在である。

都市計画においても、市民参加により市街地環境整備や公共施設の整備、住環境の改善といった「社会課題からの解放」が進められてきた。住宅地では保育園が整備され、公園が整備されることで、居住者の生活機会は拡張された。

他方で、そのように先進的であった住宅地においては、人口減少・少子化が進み、空き家が増加している。住民が多様なライフスタイルを引き受けながら暮らし続けられる条件をどう整えるか、それ自体が都市計画の主題となったともいえる。(ライフスタイルに応える投資は、都心の一部の再開発プロジェクトに限られる。)都市計画やまちづくりは、従来の安心で安全な土地利用・公共施設整備に加えて、居住者一人ひとりが生き方を試行錯誤し、関係性を通じて自己実現と存在論的安心を回復するための社会的基盤として、再定義される必要がある。

2 高齢者の実像

(1) 予期せぬ長寿命化

現代は人生100年時代と呼ばれている。死亡数最頻値（各年齢の死亡者数の中で、その数が最大になるところ）においては（図2）、男性が約87歳、女性が約93歳と平均寿命に比べて、約6年近く寿命が延びる。死亡数最頻値も、全員がそこでなくなるのではなく、半分が亡くな

るという目安であるから、事実上、人生100年を意識したまちづくりが求められている。団塊世代が生まれたころの平均寿命は、男女ともに約60歳前後であった。衣食住が満たされたゆえの長寿命化であるが、団塊世代にしてみると予期せぬ長寿命化であり、長生きした先の生活が想定できず、不安を抱えている。

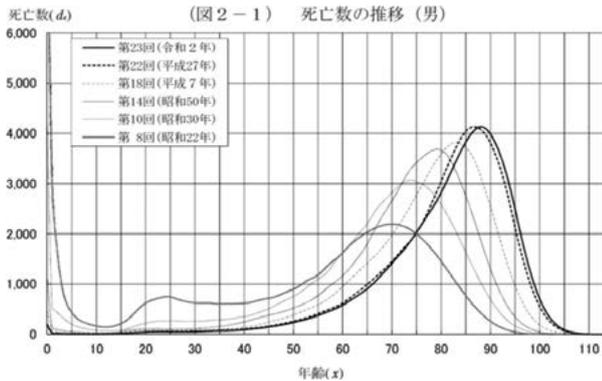


図2 死亡数の推移 (出典：令和4年 厚生労働省 第23回生命表 (完全生命表) の概況)

(2) 中堅所得層の高齢化

60歳以上の持ち家率は93.1%で、自宅を資産として持っている。また1世帯当たりの年間収入は60代で592万円、70歳以上で441万円である (図3)。老後の資産には年金プラス2000万円以上の預貯金が必要というデータが示されて話題になったが、データ上は、60歳以上の世帯の平均貯蓄残高は2,324万円 (中央値1,555万円) である。少なくとも若い世代よりも、高齢者は多くの資産を持っている。今後、日本に限らず世界中で超高齢社会の中心を占めるのは、

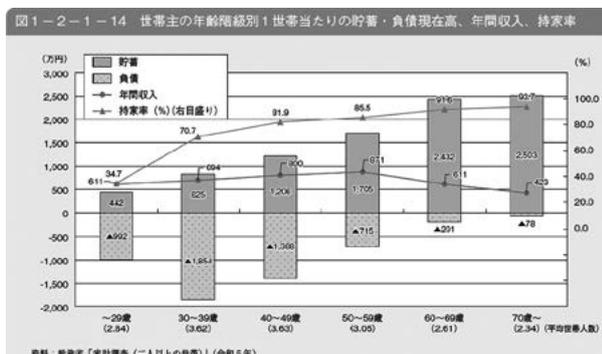


図3 世帯主一人当たりの貯蓄・負債現在高 (出典：内閣府 高齢社会白書 (令和3年版))

中堅所得層である。

(3) 自分は高齢者ではない

内閣府の調査で、「あなたは自分を高齢者だと思うか?」という調査がある (図4)。70歳~74歳では、自分を高齢者と思う人とまだ高齢者だと思わない人が伯仲している。75歳でも26.4%は自分を高齢者だと思っていない。80代になるとさすがに約8割が認めるが、それでも12.5%は抵抗している。高齢者と呼ばれることで、中堅所得層は、年金をもらう虚弱な高齢者の枠に全て入れられて、バスは無料・博物館や動物園は無料といった社会的弱者とみなされるのは嫌だと思える人も多い。まさにライフスタイルの問題である。

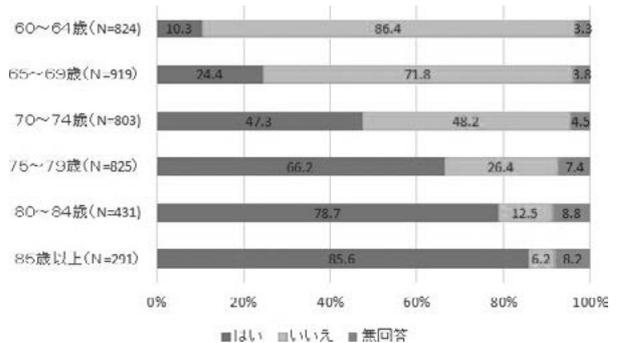


図4 自分を高齢者だと思うか (出典：内閣府平成26年度高齢者の日常生活に関する意識調査)

(4) 独居世帯・老老世帯

我が国の社会保障において、家族は「社会保障の含み資産」と呼ばれていた時代があった。社会保障の不足分を、各家庭における専業主婦による無償労働 (保育、教育、家事、介護等) で補っていたのである。しかし図5の通り、家族形態別に見た65歳以上の者の構成割合の年次推移では、単身世帯・夫婦のみ世帯が約6割である。介護保険制度以前は、世帯・家族単位での (専業主婦による) 介護や見守りを基本として、不足する部分を社会保障制度で補うことが想定されてきた。1990年には4割もあった三世帯同居が、既に1割である。また息子や娘が未婚で同居している割合が約2割いる。仮に同居をしていても、子どもがキャリア職であれば

やはりケアを期待できなし、他方で老後を託そうと思った50歳代の我が子が自宅で閉じこもっていて80歳代の親が世話をしている(8050問題)といった場合も期待できない。

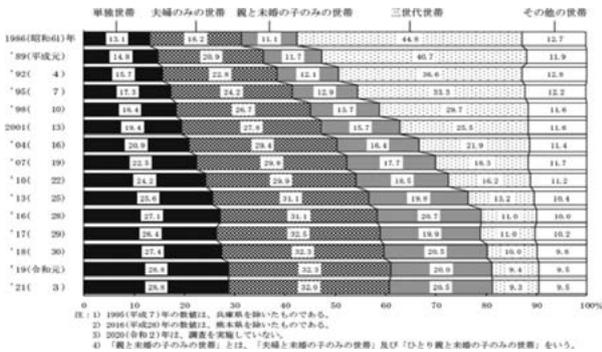


図5 家族形態別に見た高齢者の構成割合 (出典: 内閣府 高齢社会白書 (令和3年版))

(5) シニアのライフスタイルと不安

高齢者は経済的に余裕があり、充実した社会保障に支えられながらも、自らの生き方に存在論的不安を抱える。同じ年齢でも、認知機能や身体機能、家族構成、経済状況、社会関係資本は大きく異なり、典型的で合理的な「高齢者像」はもはや成立しない。したがって超高齢社会を考えるうえでは、まずステレオタイプな高齢者像を見直す必要がある。また人口減少社会においては、高齢者を支えられる側としてのみ捉えるのではなく、当事者自身が人生を通じて培ってきた社会資源・地域資源を活かし、自分らしく暮らし続ける主体として位置づけ直すことが重要である。もっとも、これらは高齢者だけが安心できる仕組みではなく、若い世代の生活にも必要な仕組みである。超高齢社会においては、全世代が自己実現を志向しながら自立的・快活に暮らせる生活環境をいかに整えるかが、まちづくりの核心となる。

3 地域でのつながり方

(1) 薄れる近所づきあい

シニアに限定されるものではないが、地域でのつながりについても、把握してみたい。図6

は名古屋市のなごやか地域福祉2029の資料編に掲載されていたデータである。問28はご近所の人との付き合い方についてである。困ったときにお互い助け合っている、助け合うまではいかないが親しくしているを合わせても15.6%である。また問29のどのようなお付き合いの関係が望ましいと思うかについても、困ったときに近所と助け合いたいと思うのは27.9%である。先述のとおり、家族と同居するシニアが1割程度の状況で、近所との付き合いも薄れているのである。

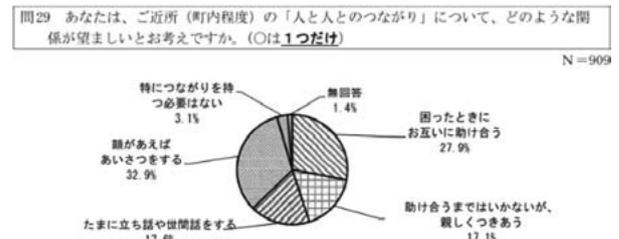
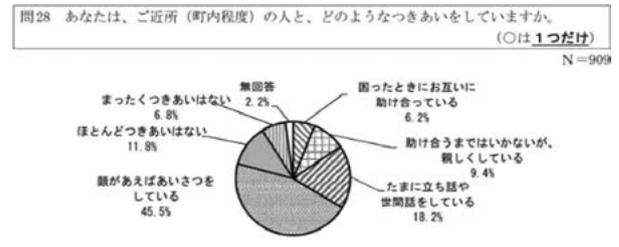


図6 名古屋市におけるご近所づきあい (出典: なごやか地域福祉2029)

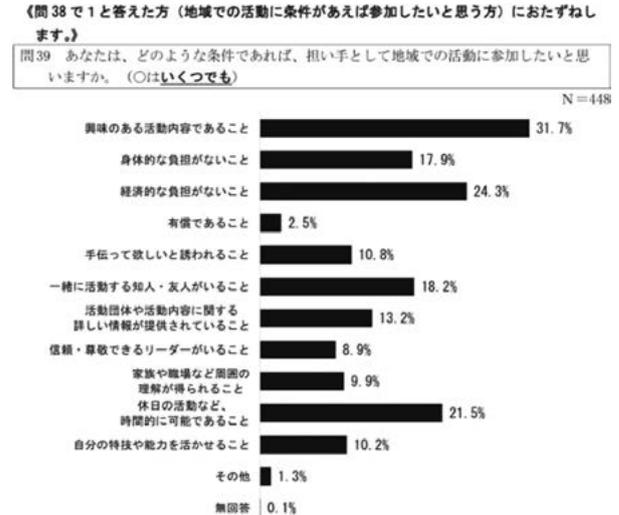


図7 名古屋市における地域活動の意向 (出典: なごやか地域福祉2029)

(2) 現代的なつながり方

問32では、なぜ近所づきあいが薄れたかについて質問が続く。上位の回答は、ご近所に誰がいるのかわからなくなっている(43.9%)、地域で過ごす時間が少なくなっている(34.1%)、地域行事がなくなりつながりをもつ機会が少なくなっている(33.0%)である。確かに、自治会・町内会などに積極的に参加しない場合、近所のひと同士が交流する物理的な場所がない。郊外住宅地で、男性高齢者の社会参加の話題になるが、そもそも高齢者に限らず仕事を持つ現役の男性・女性が、自分らしさを発揮して地域で過ごす場所が郊外にはない。場所がなければ、交流はうまくならず、日頃の交流もないのに、地域のイベントに協力するわけがないのは、当然である。

では、どうしたら地域での活動に参加するのか。地域の活動に条件があれば参加したいと答えた回答(図7)は、49.3%である。逆に参加したくないは18.7%、わからないが27%であった。約半数は条件があれば参加できる。その条件として、1番は興味のある活動内容であること(31.7%)。次に経済的な負担や身体的な負担を除くと、休日の活動など時間的に可能であること(21.5%)、一緒に活動する知人・友人がいること(18.2%)である。アンケート結果を正面から捉えれば、たとえば自治会・町内会はイベントの年間ルーティンをやめて、地域に住む人々の意向を把握して日程調整をする。イベント開催の前には、身近なところで知人同士で誘い合ったり、仲間づくりを仕掛けるなどをすると参加者が増えるということになる。

(3) 現代的な地域コミュニティ像とその実現

ここまでをふまえてライフ・ポリティクス時代の地域コミュニティ像をまとめると、次の通りである。住民は、自らのライフスタイルを模索しながら、充実した人生を送りたいと願っている。家族とはすでに同居しておらず、近所による相互扶助にも、かつてほどの期待はしていない。福祉分野については、必要な支援の一定

部分が地域密着型の政策として制度化されているため、最低限の生活が直ちに立ち行かなくなるほど困ることは少ない。

その一方で、自分らしいライフスタイルを続けるための「日々の支え」や居場所、関係性は自動的に得られない。このような状況において、現代的なシニアが思い描くコミュニティ像の実現は、まず身近なところで自助グループ等に参加し、自らの資源を活用して、自分の住む地域で安心して暮らせる条件を整えるために、まちづくりに取り組んでいくことになる。

4 コミュニティ・デザイン

(1) 現代的なつながりのデザイン

高度経済成長期には、まちづくり協議会や住民自治組織などの「組織型まちづくり」による反対運動や住環境改善運動を通じて、安心・安全な暮らしを支える生活インフラが整備されてきた(解放のプロセス)。2000年代には、この土台の上で市民社会組織が台頭し、市民参加や協働の仕組みが整えられ、生活課題の政策化が進んだ。近代的な社会福祉制度も徐々に生活領域へと拡張し、地域密着型の政策(学童保育、ファミリーサポートセンター、地域包括支援センター等)として具体化されていく。

その一方で、家族や地域の互助、正規雇用といった近代的制度は、もはや自明の前提ではなくなり、人々はそれらを問い直しながら生きることを余儀なくされている。この状況を地域コミュニティの衰退と捉える人がいる。しかし、2000年代の自治・協働のまちづくりを研究してきた筆者としては、地域コミュニティの前向きな変化と捉えている。たとえば、子ども会やPTAが解散する一方で、地元NPO等の提案を契機に、学童保育やファミリーサポートといった仕組みが整えられてきた。婦人会や日本赤十字奉仕団が解散し、民生委員の充足率が低下する一方で、地域包括支援センターが高齢者福祉を地域のなかで専門的に担うようになった。高

齢者や障害者を山間部の大規模福祉施設に収容するのではなく、まちの中で、地域密着型サービスとして暮らせるようになった。これらは、住民主体のまちづくりの成果である。

こうした変化を、都市計画側もプレイスメイキングという視点から捉え直し、地域コミュニティそのものを共創的に「編集」しなおす時期に来ているのではないか。

(2) 選択縁とプレイスメイキング

先述のアンケート結果を見ると、現代的な地域活動を促進するには、興味のある活動内容で、活動したいときに、友人・知人と取り組めることが重要であることが示唆されている。上野千鶴子氏は、血縁・地縁・社縁に代わるつながりとして、女性が地域でつながる相手を自由に選び、多元的な人間関係を築いている点に着目し、これを女縁、あるいは選択縁と呼んでいる。アンソニー・ギデンズもまた、経済的条件や社会的に置かれた状況に依存せず、関係そのものが満足を与える関係を、「純粋な関係」とよび、ライフ・ポリティクスの時代に重要であると指摘する。

選択縁型まちづくりの特徴は、活動主体やテーマをあらかじめ設定するのではなく、生活の側から関係性を見直しつつ、自ら活動を立ち上げ直すことを志向する点にある。具体的には、不確実性の高い状況に対して、第一に、新しい地域社会の形成と、そのための物理的空間のリデザインを一体的に捉えること。公共施設や空き家、民間スペースなどを活用し、自助グループが活動しやすい拠点を整えることで、人と人、活動と活動が緩やかにつながる条件をつくり出す。ここで重視されるのは、完成された施設ではなく、試行錯誤を許容する「場」のあり方である。第二に、関係性のなかから課題を見出し、それを自分事として引き受けるプロセスが中心に据えられる点である。課題は外部から与えられるものではなく、身近な人々との対話を通じて共有され、共感可能な問題として立ち上がる。第三に、拠点とコーディネータを核

とする「つなぐ制度」の設計が、意識的に行われる点である。たとえば、図8は川崎市川崎区において空き店舗を活用し、シニアが展開するコミュニティビジネスの例である。地元在住のM氏が仲間を募り、夕方から始まるサロンを立ち上げた。近隣の老人ホームからも来訪があるなど、地域の日常的な拠点となっている。住民らがコミュニティと福祉をつなぐ拠点を、愉しみながら運営している。

(3) 生活支援体制整備事業の活用

しかし、高齢化が進み・担い手が減少している自治会・町内会に、このような新しい社会的なつながりの促進を、無条件で期待することは難しい。また自然につながりが生まれることは少ないし、そのための物理的な場所もない。つまり、行政側から地域に対して制度をもって直接働きかけ、地域資源を発掘し、新しい交流が生まれるようにコーディネートしていくことが求められている。



図8 町の縁側 ニューチロル（出典：川崎市川崎区役所提供）

現在のところ、このようなコミュニティ・デザインのために使える制度として有力なのは、介護保険制度における生活支援体制整備事業である。地域包括ケアシステムの推進には、医療介護資源以外に、高齢者が暮らしの中で活用できる地域資源（ボランティア人材、サロン活動に限らず、公益施設、公共交通等なども含む）の活用が重要となる。しかしながら、これら資源は地域社会の高齢化や担い手不足のなかで、

減少していたり利用可能な状態になっていない。そこで生活支援コーディネータを日常生活圏域に常設し、地域資源の開発、ネットワーク構築、生活支援ニーズとのマッチングを行うこととした。コーディネータの人件費を介護保険事業から拠出し、ワークショップを通じて現代的なシニアのニーズを把握すること。さらに、住民主体のサロンやイベントの立ち上げを促し、仲間づくりや居場所づくりへつなげる仕組みである。

5 小さな拠点の整備

(1) 超高齢社会の都市像

筆者の考える、ライフ・ポリティクス時代にあった都市像は、コンビビリティである。イバン・イリイチが提唱したこの言葉は、通常は「自立共生」と訳され、生産性至上主義や専門家らによる科学的合理的システムからの解放を目指す概念である。渡辺京二は、これを「共愉」と翻訳した。高齢者は病気や障害を抱えつつも、経験や知識が豊富であること、中堅所得層かつ持ち家世帯であること、何よりも自分を高齢者と思わず社会のなかで役に立ちたいと思っている。長寿命化は近代化の成果である。自立・自律した人々が、共生するイメージをより明確にして、同じ境遇の仲間と共に愉しみながら地域で暮らしていく。まちには、共に愉しめる場所の魅力が重要なのだ。

共愉の都市像は、一人ひとりが自分に似た興味・関心を持つ仲間を探し出して、その人たちとの新しい関係を築くための多様な機会と場所を用意すること。そして、そのような個性的な人たちが、どのような心身の状態にあっても、自分自身がまちにとって重要なコンテンツだと自信を持てるような機会と場所を用意すること。その人たちが多彩な関心や特技を開拓して、まちで展開していく機会と場所を多く用意することである。

(2) 近隣・小規模・軽快な拠点の整備

2035年を目途とすれば、歩いて暮らせるま

ちづくりだけではなく、団塊世代が免許を返納し、公共交通機関を利用できない程度に虚弱化しても、住みなれた近隣で自分らしい生活を営むことができることが望まれる。まち毎に、各人のネットワークが濃いところを選んで、徒歩や車いす等で移動できる範囲に、基礎的な生活サービスを楽しみ住民同士が自分の特技を發揮し、共に愉しむ交流ができるような近隣・小規模・軽快な拠点の整備を図る必要がある。

近隣・小規模・軽快な拠点として、高齢者の生活ネットワークのハブを目指せば、①公民館等の行政が所有する地域の中心施設や公共交通の配置、さらに②身近な店舗や集会所、自治会・町内会館、公園・広場などの必要な施設と、③移動販売やキッチンカーなどの軽快なフットワークを生かした拠点整備となるだろう。

(3) 生駒市まちのえき

近隣・小規模・軽快な拠点の都市型プロトタイプは、奈良県生駒市が進めるまちのえきである（図9）。奈良県生駒市は、地域包括ケアシステムや地域共生社会の先進地として知られている。約20年前に高齢者の筋力向上プログラムに取り組むなかで、高齢者の虚弱化を食い止めるために、お任せ型のデイサービスではなく、3か月で成果を出し集中的に機能回復を図るプログラムに取り組んだ。この成果の上で、医療介護人材の不足に対して、一般事務職と住民らが協力して取り組む一般介護予防のプログラムへと深化していく。公民館などの地域資源を活用し、民生委員、自治会、老人クラブなど住民組織との長年の連携を背景に、介護予防と地域ネットワーク形成を一体的に推進した。

この土台の上に、生駒市は総合型コミュニティとして、まちのえきを展開する。まちのえきとは、地域の人が歩いて集える自治会の集会所や公園などの地域拠点を活用し、住民が主体となって様々な取組・サービスを複合的に展開する、地域の交流拠点である。平日の午前中には、近所の公民館で行われる介護予防教室に多くの住民が集まる。その場をコミュニティカ

フェとして地域に拓き、また隣接する公園に、移動販売車が止まり買い物難民の問題を解決する。またキッチンカーが止まりランチを共にする。ベッドタウンとしての郊外住宅地を多くかかえる生駒市において、シニアのアイデアやパワーを活用し、少子高齢化の進行に伴い発生した様々な地域の課題(移動手段の確保の難しさ・地域の担い手不足・子育て世帯の負担増etc.)を地域で解決する取り組みである。

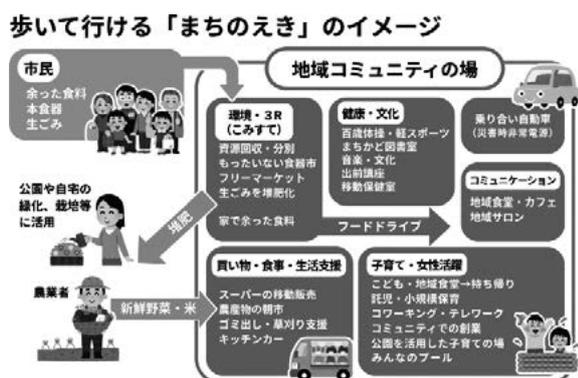


図9 まちのえき (出典: 生駒市WEBサイト <https://www.city.ikoma.lg.jp/0000039216.html> 2025年12月22日閲覧)

6 まとめ

経験や才能が豊かな中堅所得層が大量に老いていく時代に、いかにシニアのもつ力を活用し、まちを更新していくか、その計画技術が問われている。まず、その目標像として、共に愉しむ(コンビビアルな)場所をまちの中に増やし、それらをつないでいくこと。その場や活動は、シニア自身が主体的に(介護予防の側面も含めて)プレイスメイキングとして創り出していくことが重要である。ただし、自然発生に任せるのではなく、新しい住民のつながりが生まれ、主体形成へとつながるような仕組みづくりが、行政には求められるだろう。

超高齢社会の視点に立って都市計画・まちづくりへの提言をまとめるなら、上述のようなプレイスメイキングを福祉の問題に閉じず、都市のニーズとして引き受けることである。シニアに限らず全世代が身体的・精神的・社会的に健

康であるためには、自らの才能を活かせる場が数多く存在する生活圏が重要となる。

団塊世代が後期高齢者となったいま、車に依存せず安全かつ快適に移動し、必要な社会的サービスにアクセスできることは、従来どおり安心・安全を確保するという「解放」の論点として、ますます重要になる。したがって、こうした条件が整った適正規模・適正密度の生活圏を構想することが求められる。しかし、それは本稿で述べてきたとおり、ライフ・ポリティクス時代の物的環境の整備としては不十分である。多様な地域社会のニーズを掘り起こし、住民自身が愉しみながらプレイスメイキングに取り組めるように支えるコミュニティ・デザインの体制づくりも必要である。そしてその体制は、庁内横断・分野横断的なものとならざるを得ない。

参考文献

- 1) アンソニー・ギデンズ (2018)『ギデンズ 社会学コンセプト事典』友枝敏雄他(訳)、丸善出版
- 2) 後藤純 (2023)『超高齢社会のまちづくり 地域包括ケアと自己実現の居場所づくり』学芸出版社
- 3) 内閣府 (2022)『令和3年度版 高齢社会白書』
- 4) 名古屋市 (2025)『なごやか地域福祉2029・第2期名古屋市成年後見制度利用促進計画(本冊子版)』名古屋市役所
- 5) イヴァン イリイチ(著)、渡辺京二 他(翻訳) (2015)『コンヴィヴィアリティのための道具』ちくま学芸文庫
- 6) 渡辺京二 (2020)『近代の呪い』平凡社新書
- 7) アンソニー・ギデンズ (2005)『モダニティと自己アイデンティティ 後期近代における自己と社会』ハーベスト社
- 8) 上野千鶴子 (2008)『「女縁」を生きる女たち』岩波書店
- 9) 小泉秀樹 編著 (2015)『コミュニティデザイン学』東京大学出版会
- 10) 小紫雅史 (2024)『まちのえき 歩いて行ける拠点づくり』学芸出版社

若者の移動は今も減り続けているのか ～ 30 歳代の移動の変化に着目して～

大阪工業大学工学部都市デザイン工学科 准教授 西堀 泰英

1 はじめに

(1) 若者の移動の減少が指摘されてきた

若者を含む私たちの移動が減少していることが指摘されるようになってから、かれこれ10年以上が経つ。筆者がこの問題に関心を持つようになったきっかけは、土井勉先生（当時大阪大学、現一般社団法人グローバル交流推進機構）らが行われていた、生成原単位^{注(1)}が減少する原因を探る科研費の研究（2014年～2016年）に参画させていただいたことである。筆者は土井勉先生らとともにこの問題に関する一連の研究に取り組み、様々な知見を得ることができた。

それからおよそ10年後となる現在、若者の移動実態がどのようにになっているのか、過去とどのような違いがあるのかを確認することは、これからの都市交通の動向を見通すうえで意義があると考えられる。特に、コロナ禍という都市交通だけでなく社会全体に大きな衝撃を与えた時期を経た現在は、とりわけ重要であると言える。そのために必要なデータも揃いつつある。

そこで本稿では、若者の移動が、10年前から現在にかけてどのように変わってきたのかに焦点を当て、それに関わる社会環境の変化や、若者の中での属性と変化の傾向の違いも概観したうえで、若者の移動の実態を示す。その上で、都市交通分野の今後に向けた示唆を得たい。

なお、本稿では、若者を20歳代～30歳代を中心とする幅広い世代を指す言葉として用いる。特定の年代を指す場合は、30歳代などと記載する。

(2) これまでに明らかになっていること

2012年の国際交通安全学会誌（IATSS Review）Vol.37、No.2において、「若者と交通」という特集が組まれた。そこでは若者の交通をテーマに、ICT技術の普及が若者の交通行動に及ぼす影響や若者のクルマ離れ、移動減少について論じられた¹⁾。この時期より少し前に実施された近畿圏（2010年実施）や中京都市圏（2011年実施）の第5回目となるパーソントリップ調査（以下、「PT調査」という）の結果において、若者に限らず人々の全体の移動が減少に転じた実態が報告されている。

こうした状況を受け、2010年代後半以降、移動の減少に関する研究の成果が数多く発表されている。筆者らは先に述べた一連の研究から、30歳代前半（30～34歳）の世代では、外出状況の違いには年収や運転免許保有が関係することや、生成原単位の減少の背景として1日に複数回の移動を行う人が減少したこと等を示した²⁾。また、インターネット利用と交通の関係にも着目し、インターネット利用と交通行動の両方が多い人と、両方が少ない人が存在し、「活動格差」が生じていることを指摘した³⁾。これらの成果を2016年9月に開催したシンポジ



西堀 泰英

にしほり やすひで

1976年大阪市生まれ。博士（工学）。徳島大学卒、同大学院修了。専門は都市交通計画。中央復建コンサルタンツ株式会社、公益財団法人豊田都市交通研究所を経て現職。技術士（建設部門、総合技術監理部門）。特定非営利活動法人持続可能なまちと交通をめざす再生塾でラーニングファシリテータを務める。

ウム^{注(2)}で報告した。

これ以降、若者に限らず、様々な視点から移動が減少する実態に関する研究に取り組まれるようになった。それらの成果から、移動回数(トリップ数)の変化に影響する要因として、個人属性や環境に関するものでは、居住環境⁴⁾、雇用状況⁴⁾、その中でも非就業者や非正規雇用者の増加^{5,6)}、さらに、交通サービス条件や世帯構成⁶⁾、などが関係するとの知見が得られている。また、移動実態の変化を経年的に捉え、時代の違いだけでなく世代の違いが及ぼす影響について明らかにした研究^{7,8)}もある。一方、若者のクルマ離れに関しては、「若者の移動離れ」と言った方がよいと指摘⁹⁾もある。移動実態の変化を定量的に捉えた報告としては、各都市圏のPT調査結果の概要をまとめた報告資料等は存在するものの、詳細を掘り下げた成果は見当たらない。

また、送迎の問題は以前から指摘されてきた¹⁰⁾が、最近はより一層注目されるようになってきている。子供の通学や習い事、親の通院、配偶者の通勤等の送迎に一日の多くの時間がとられる様子を指す言葉である「送迎人生」が土井ら¹¹⁾により提示され、山陽新聞社が2025年7月に開催した交通に関するシンポジウム¹²⁾、注(3)で議論された。本稿においても送迎の実態を取り上げる。

以降では、まず、移動の変化に関係すると言われてきた社会環境の変化として、雇用の状況や運転免許保有の状況、自動車利用や公共交通利用を取り巻く環境等を取り上げて概観する。次に、三大都市圏PT調査や全国の移動実態を捉えた全国都市交通特性調査(以下、「全国PT」という)^{注(4)}の結果を用いて、2020年頃までの移動の変化を概観する。その上で、移動の減少が最も大きい30歳代に着目し、その実態を分析する。加えて、送迎の状況についても概観する。以上を踏まえて、2010年代以降の若者の移動、とりわけ30歳代の移動がどのように変化してきたのかを取りまとめ、今後の都

市交通の見通しを考えるための基礎的な情報を提示したい。

2 社会環境の変化

(1) 雇用の状況

まず、正規雇用と非正規雇用の状況について、厚生労働省の資料「非正規雇用の現状と課題」¹³⁾を元に概観する。2010年頃は、リーマンショック後の景気低迷の影響などにより正規雇用労働者が減少し非正規雇用労働者が増加してきた。2015年以降は正規雇用労働者も増加に転じ、その後はコロナ禍の一時期を除いて正規・非正規雇用労働者ともに増加し続けている。非正規雇用労働者の年齢別内訳を図1に示す。特に65歳以上の増加が大きい。一方、若者世代では、15~24歳と35~44歳が横ばい、25~34歳が減少する傾向にある。

労働者数が増える背景には、高齢者や女性の社会進出が進んでいることが挙げられる。中でも女性の年齢階層別の労働力率^{注(5)}は、グラフの形状から「M字カーブ」を描くといわれているが、近年はM字の底が上昇しつつある。女性の正規雇用率は、全体では高まる傾向にあ

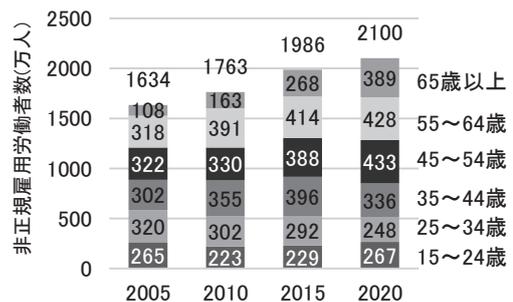


図1 年齢層別非正規雇用労働者数の推移

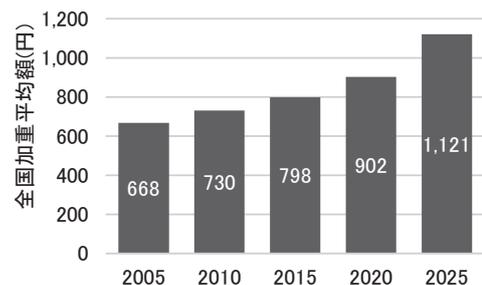


図2 最低賃金(全国加重平均額)の推移

るものの、年齢階層別にみると25～29歳をピークに年齢層が上がるにつれて低下する「L字カーブ」を描くと言われている¹⁴⁾。

最低賃金（全国加重平均額¹⁵⁾の推移を図2に示す。2005年以降一貫して上昇している。特に2015年以降は上昇幅が大きく、2010年比でみた場合、2020年では約1.24倍、2025年では約1.54倍に上昇している。

2015年以降は、正規雇用労働者だけでなく非正規雇用労働者も増え続けており、最低賃金が増えている状況が確認できた。しかし、近年は物価が高騰する状況にあり、後述するように移動に関する費用負担も増加する傾向にある。

(2) 運転免許の保有状況

運転免許保有率¹⁶⁾は、原付免許の保有者数¹⁷⁾の大幅な減少により低下傾向にある。全国の原付免許保有者数は2011年の約174万人から2021年は約88万人へおおよそ半減し、原付を含む運転免許保有率は同期間に85.7%から84.1%に1.6ポイント低下した。一方、原付免許を除く運転免許保有率は、同期間に72.3%から73.9%に1.6ポイント上昇している。

しかし、この変化には世代間で違いがある。年齢層別の運転免許（原付除く）保有率の2001年からの10年と、2011年からの10年の変化を図3に示す。2001年から2011年までの変化は、39歳以下では低下または横ばい、40歳以上では上昇している。その10年後にあたる2011年から2021年までの変化は、40歳代以下で低下または横ばい、50歳代以上で上昇している。各年代の変化の傾向が、10年後にまで引き継がれている様子が見える。

(3) 自動車の保有等にかかる費用

ここからは、自動車の保有等に関する実態をみる。まず、一般社団法人日本自動車工業会の2023年度乗用車市場動向調査¹⁸⁾から、乗用車の保有状況や乗用車の新車購入価格、維持費等の実態をみる。この調査は、全国の4,500人（2023年）を対象に、奇数年毎に行われている。詳細は参考文献を参照されたい。

2021年の乗用車世帯保有率は77.9%であり、2011年の77.5%から横ばいの状況にある。ライフステージ（独身期、家族形成期、高齢期など）別にみても概ね横ばいである。

平均新車購入価格は、データの確認できる2015年は232万円であり、2021年は255万円、2023年は264万円と高まる傾向にある。平均月間維持費は、2015年は11,200円であり、2021年は11,300円、2023年は12,100円と緩やかな上昇傾向にある。維持費全体の負担感について、負担が大きいと回答する割合は2015年では52%だったのが、2021年は57%、2023年は60%と高まる傾向にある。

次に、総務省の小売物価統計調査¹⁹⁾、注(6)から、自動車関係の価格の推移を確認する。詳細は割愛するが、以降では調査対象都市の単純平均価格を示す。ガソリン（69都市で調査）1リットルあたりの価格は、2000年から2010年にかけて106円から133円に上昇したが、2020年は138円であり10年前と比べて上昇幅は小さい。しかし、2024年は177円と急騰している。なお、ガソリンの揮発油税等として1リットル当たり25.1円かかっていた暫定税率が2025年12月31日で廃止された。暫定税率廃止後も2020年頃と比べて価格が割高な状況は続くものの、今後の自動車利用動向に影響を及ぼす可能性があり、注視する必要があるだろう。

時間貸し駐車場（平日、昼間、小型自動車、47都市で調査）1時間当たりの料金は、2000年に339円だったが、その後は290円前後で推移している。自動車教習料（47都市）はデータが

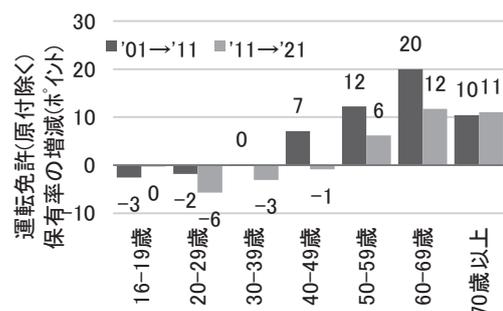


図3 年齢層別運転免許（原付除く）保有率の変化

確認できる2010年は284千円だったが、2020年は約15千円上昇して299千円となり、2024年にはさらに13千円上昇して312千円となっている。

自動車の保有や利用にかかる費用は、全体的に高まる傾向にあり、費用負担が重くなっていると言える。

(4) 公共交通の利用にかかる費用

続いて、公共交通の利用に使われる費用についても確認する。先ほどと同じく総務省の小売物価統計調査を用いて、データが確認できる2015年以降の鉄道運賃、路線バス代、タクシー代を確認する。鉄道運賃（11km、44都市で調査）は、2015年、2020年、2024年の順に320円、333円、346円へと徐々に上昇する傾向にある。路線バス代（7km、69都市で調査）も同様に、308円、315円、336円へと徐々に上昇する傾向にある。タクシー代（昼の4km、69都市で調査）も同様に、1,370円、1,496円、1,688円と上昇する傾向にあるが、上昇率は鉄道や路線バスと比べて大きい。

このように、鉄道、路線バス、タクシーなどの料金も上昇する傾向にあり、自動車関係だけでなく、公共交通の利用においても移動に必要な費用負担は重くなりつつあることが確認できた。これらの負担の増加が、移動に影響する可能性も考えられる。

3 2021年までの移動の変化

(1) 三大都市圏および全国における変化

ここからは、移動の変化を確認する。まず、2021年までの経年的な変化を確認するため、三大都市圏（東京都市圏、近畿圏^{注(7)}、中京都市圏）のPT調査結果と、全国PTの生成原単位を用いて概観する。生成原単位には、総人口あたりのグロス生成原単位と、外出人口あたりのネット生成原単位がある。以降では混乱を避けるため、グロスとネットを区別して記載する。

図4より、東京都市圏、近畿圏、中京都市圏のいずれの都市圏でも、グロス生成原単位（単

位はトリップ／人日、以降ではT／人日と記載）は継続して減少傾向にある。東京都市圏の第6回調査はコロナ禍前の2019年に行われているが、2009年よりも減少している。このことから2020年前後の減少は、コロナ禍の影響だけでなく社会全体の変化が影響していると言える。

一方、全国PTでは2010年に1999年や2005年と比べて大きく増加する傾向がみられる。東京都市圏では1998年から2008年に増加しているものの、近畿圏や中京都市圏では一貫して減少する傾向にある。

そこで以降では、全国PTのデータを用いて移動実態の変化を把握するのにあたり、2010年の値を用いることを避け、2005年と2015年、2021年の三時点の比較を行い移動実態の変化を捉えることとする。

(2) 年代別の変化

全国PTのデータを用いて、年代別のグロス生成原単位の変化を確認する（図5）。グラフの下にある表の値は、2021年から2005年の値を引いた差である（以下、グラフの下部の表は同様

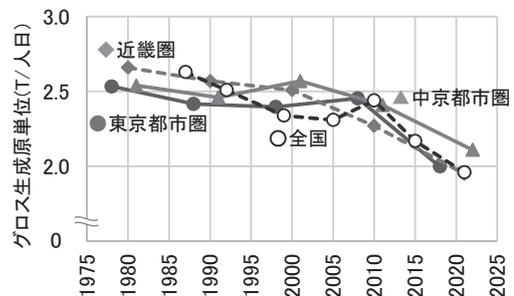


図4 各都市圏と全国のグロス生成原単位の推移

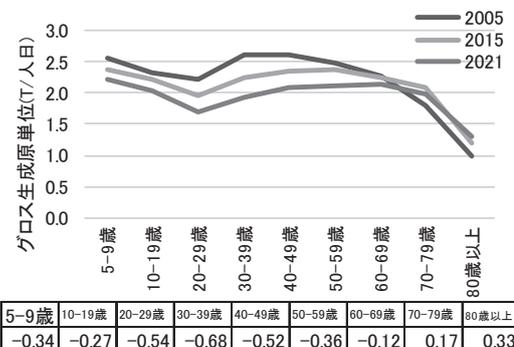


図5 年代別グロス生成原単位の推移（全国PT）
（図下部の数値は2021年-2005年、以下同様）

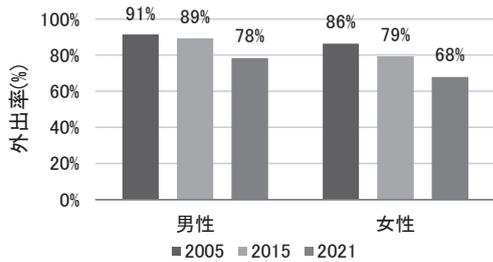


図6 外出率の変化 (30歳代・全国PT)

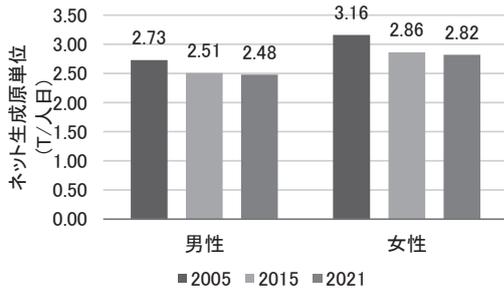


図7 ネット生成原単位の変化 (30歳代・全国PT)

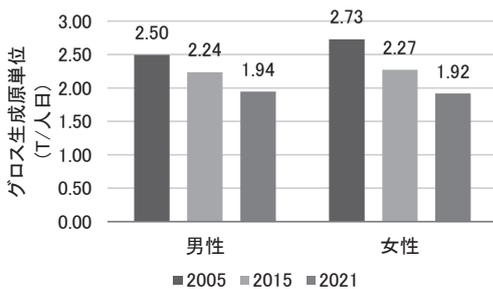


図8 グロス生成原単位の変化 (30歳代・全国PT)

である)。この三時点において、最も生成原単位が減少している年代は30歳代(30~39歳)であることがわかる。以降では30歳代に着目して移動実態の分析を行う。なお、この傾向は著者らが過去の研究で着目した30歳代前半世代(30~34歳)を含んでおり、全国的に見てもこの年代の移動の減少が大きいことが確認できる。

(3) 外出率とネット生成原単位の変化

総人口あたりの移動回数であるグロス生成原単位が減るということは、総人口に占める外出人口の比率である外出率が低下することと、外出した人の移動回数であるネット生成原単位が減少することの組み合わせで起きている。そこでここでは、30歳代の外出率とネット生成原単位の変化をみる。

まず、外出率の変化を図6に示す。男性と女

性ともに2005年から2015年までより、2015年から2021年までの減少幅の方が大きい。一方、ネット生成原単位の変化(図7)は、2005年から2015年にかけては減少傾向にあるが、2015年から2021年にかけてはほとんど変化していない。

これらの傾向は、東京都市圏、近畿圏、中京都市圏の三大都市圏においても概ね共通していることを確認している。すなわち、2000年頃から2010年頃にかけての変化と2010年頃から2020年頃にかけての変化を比べると、外出率は前者の低下が比較的小さく、後者の低下が比較的大きい。一方、ネット生成原単位は、前者の減少が比較的大きく、後者の減少が比較的小さい状況にある。

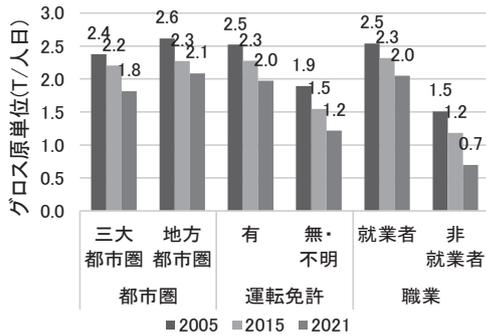
既往研究²⁾においても、2000年から2010年までの移動の減少は、一日のうちに複数回移動する人や外出する人が減少したことがグロス生成原単位の減少につながっていることが指摘されていた。2010年から2021年にかけての変化は、外出した人の移動が減ることだけでなく、外出そのもの(外出する人)が減少することで生じている。移動が減少する構造が変わっており、移動減少の新たな段階に入ったと言えるのではないだろうか。このような変化が相まって、グロス生成原単位の変化(図8)が起きている。

(4) 個人属性別の変化

ではどのような移動が減少しているのだろうか。これを探るため、以降では様々な切り口で分析を行う。紙面の都合上、外出率とネット生成原単位の変化を合わせてみるができるグロス生成原単位の変化を分析する。

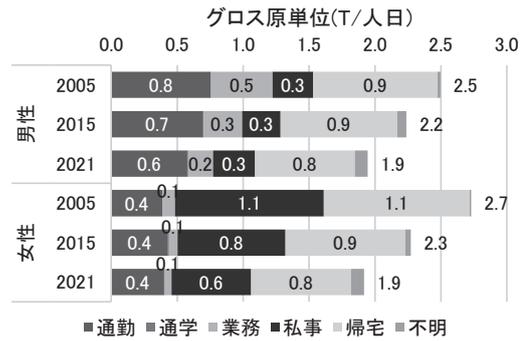
図9と図10に、男女別の都市圏別、運転免許有無別、職業の個人属性別のグロス生成原単位の変化を示す。男女ともに、都市圏では「地方都市圏」、運転免許有無では「運転免許有」、職業では「就業者」のグロス生成原単位が高い傾向にある。

2005年から2021年の変化は、性別や個人属性によって傾向が異なる。男性では、都市圏の



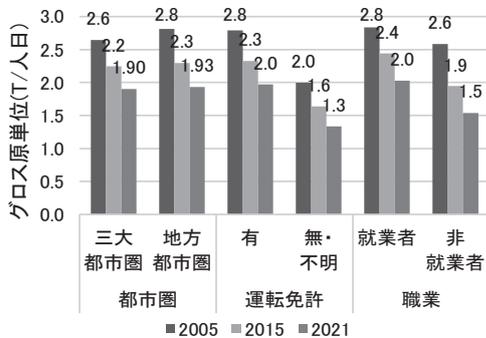
	都市圏		運転免許		職業	
	三大都市圏	地方都市圏	有	無・不明	就業者	非就業者
男性	-0.56	-0.53	-0.54	-0.68	-0.49	-0.81

図9 個人属性別グロス生成原単位の変化 (30歳代・男性・全国PT)



	通勤	通学	業務	私事	帰宅	不明	合計
男性	-0.18	0.00	-0.28	0.01	-0.19	0.07	-0.55
女性	0.01	0.00	-0.04	-0.53	-0.35	0.09	-0.81

図12 目的別グロス原単位の変化 (30歳代・全国PT)



	都市圏		運転免許		職業	
	三大都市圏	地方都市圏	有	無・不明	就業者	非就業者
女性	-0.74	-0.88	-0.82	-0.66	-0.81	-1.04

図10 個人属性別グロス生成原単位の変化 (30歳代・女性・全国PT)

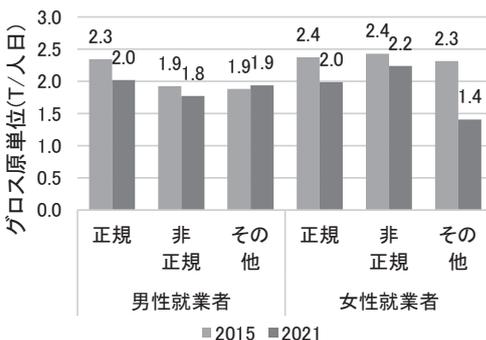


図11 就業形態別グロス生成原単位の変化 (30歳代・全国PT)

違いによる差は大きくないが、運転免許有無では「無・不明」、職業では「非就業者」の減少が大きく、それぞれ0.68T/人日減、0.81T/人日減と、大きく減少している。これらの属性は、もともと値が小さいにもかかわらず、より大き

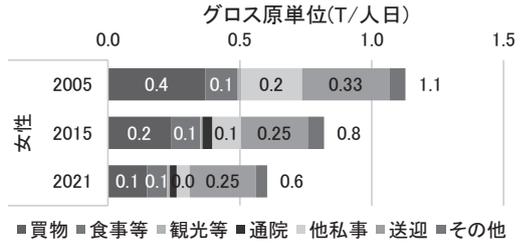
く減少していることが特徴である。

女性では、都市圏では「地方都市圏」、運転免許有無では「有」、職業では「非就業者」の減少が大きく、それぞれ0.88T/人日減、0.82T/人日減、1.04T/人日減と、大きく減少している。多くの属性で、男性の減少幅よりも大きく減少している。

次に、就業者の中でも雇用形態別のグロス生成原単位を集計した結果を図11に示す。ここで、非正規は「派遣社員、契約社員、パート・アルバイト」を指す。男性では、正規に比べて非正規のグロス生成原単位が小さい傾向にあるが、2021年にはその差が小さくなっている。一方女性では、正規より非正規の値が大きい傾向にあり、2021年にはその差が大きくなっている。雇用形態別にみると、正規と非正規の移動実態の違いは、性別によって異なっている。

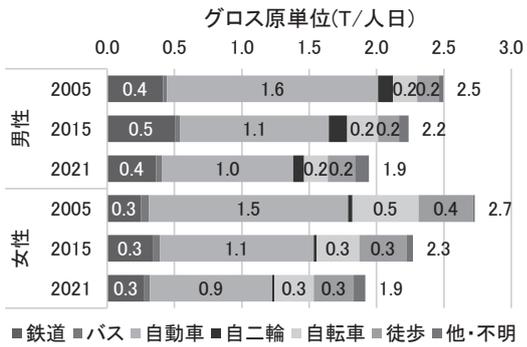
(5) 目的別の变化

続いて、移動の目的別に2005年から2021年にかけての変化を確認する。図12に目的別のグロス原単位の変化を示す。男性では、業務目的の移動が0.28T/人日減少している。これは商習慣の変化やオンライン会議の普及などが影響している可能性がある。また、業務目的の減少量は帰宅目的の減少よりも大きく、自宅を起点としない移動が減少していることの現れであると言える。次いで減少が大きいのは通勤目的であり0.18T/人日減少している。通勤目的の



	買物	食事等	観光等	通院	他私事	送迎	その他	合計
女性	-0.22	-0.05	0.00	0.03	-0.18	-0.08	-0.02	-0.53

図13 目的別グロス原単位の変化 (30歳代・女性の私事目的細分類・全国PT)



	鉄道	バス	自動車	自二輪	自転車	徒歩	他・不明	合計
男性	-0.05	0.01	-0.59	-0.03	0.00	0.04	0.07	-0.55
女性	0.03	-0.02	-0.57	-0.02	-0.20	-0.11	0.08	-0.81

図14 交通手段別グロス原単位の変化 (30歳代・全国PT)

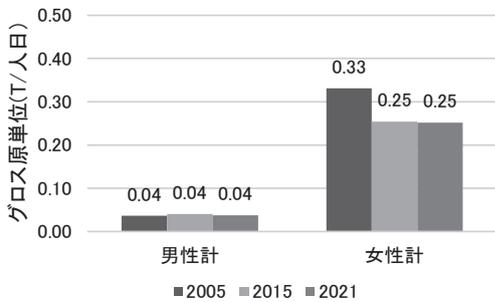


図15 送迎目的グロス原単位の変化 (30歳代・全国PT)

移動の減少は、コロナ禍における在宅勤務の普及が影響している可能性がある。

女性では、私事目的の移動が0.53T／人日減少している。私事目的の減少量は帰宅目的の減少よりも大きい。これも自宅を起点としない移動が減少していることの現れであると言える。通勤目的はほぼ横ばいであり、女性の就業が進んだことが影響している可能性がある。通学目的の移動は男女ともに変化していない。

女性で大きく減少している私事目的について、その内訳の変化を図13に示す。最も減少が大きいのは買物目的であり0.22T／人日減少している。これは、ネット通販やコロナ禍以降のデリバリーサービスの普及などが影響している可能性がある。次いで減少が大きいのは、その他私事（塾・習い事など）（グラフでは「他私事」と記載）であり0.18T／人日減少している。一方、送迎目的はどの年次も0.3T／人日前後で推移している。送迎目的は、2021年には帰宅目的、通勤目的に次いで三番目に多い移動目的となっている。この送迎目的の移動については、以降でも分析を行う。

(6) 交通手段別の変化

交通手段別の2005年から2021年にかけての変化を図14に示す。男性、女性ともに最も減少しているのは自動車である。比較的減少が小さいのは、鉄道やバスの公共交通や、自動二輪車を利用する移動である。

男性と比べて女性では自転車や徒歩の減少が大きい反面、鉄道の変化が小さい。女性の社会進出の進展により活動範囲が広がることで、交通手段に変化が生じている可能性がある。

(7) 送迎目的の変化

最後に、送迎目的の移動実態を確認する。男性は、個人属性別に区分すると統計的な精度を担保していないため合計のみ示す。女性でも運転免許有無別では精度を担保していないため示していない。

図15に男性と女性の送迎目的グロス原単位の変化を示す。送迎目的の移動は、男性に比べて女性が圧倒的に多いことがわかる。2005年からの変化は、男性ではほぼ変化がなく、女性では2005年から2015年にかけて減少し、その後は横ばいで推移している。移動全体が大きく減少するのに比べて、送迎目的の減少は比較的緩やかであり、相対的に送迎の必要性は減少しにくいと言える。

続いて女性の個人属性別の違いをみる。図16に都市圏別と職業別の違いを示し、図17に

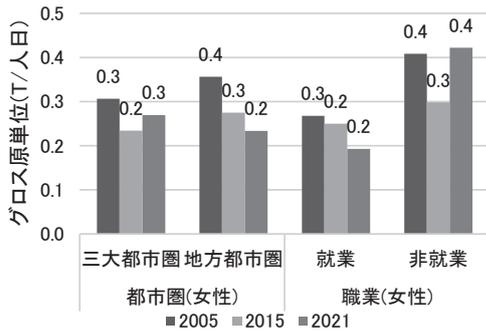


図16 送迎目的グロス原単位の変化 (30歳代・女性の個人属性別・全国PT)

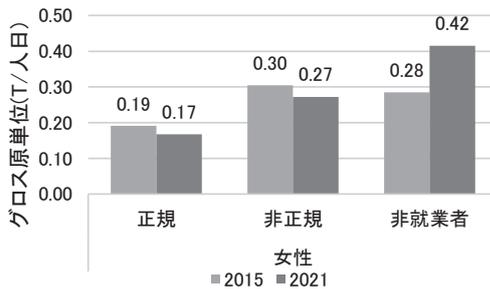


図17 送迎目的グロス原単位の変化 (30歳代・女性の雇用形態別・全国PT)

就業者の雇用形態別の違いを示す。まず、都市圏別の違いをみると、2005年と2015年では地方都市圏が大きかったが、2021年には三大都市圏の値が大きくなり大小関係が逆転している。より長期的な分析が求められるが、これまでは三大都市圏で比較的小さかった送迎の必要性が、高まってきている可能性がある。

職業の違いをみると、就業者より非就業者の値が特に大きく、2021年では非就業者の値は就業者の約2倍となっている。就業者では徐々に減少傾向にあるが、非就業者では2015年に減少するものの2021年には再び増加している。

また、雇用形態別の違いについて、データがある2015年と2021年の状況を確認する。2015年は非正規より非就業者の値が小さかったが、2021年では値が大きい順に、非就業者、非正規、正規である。送迎の負担が、仕事などの義務的な活動が相対的に少ない属性に偏っている様子がうかがえる。異なる見方をすれば、送迎の負担があるために仕事などの時間を削らざるを得ないことで、時間を確保しやすい職業や雇用形

態を選択している可能性もある。

4 今後の見通しと課題

(1) 社会環境や個人属性

社会情勢の変化を見通すことは容易ではないが、現在の人手不足の環境が続くのであれば、女性の就業がさらに増加し、賃金も上昇していく可能性がある。これまで、非正規雇用労働者の移動は正規雇用労働者と比べて小さいことが指摘されてきたが、今後は男性においてもその差が小さくなることも考えられる。

しかしながら、今回分析を行ったすべての個人属性で移動が減少しており、今後もこの流れは継続する可能性が考えられる。ただ、移動の減り方に変化がみられる。大雑把に言えば、1日に複数回移動する人の減少から、外出する人の減少に変わっている。こうした変化が今後どのように推移するか注視する必要がある。

移動が減少することの問題としては様々なものが挙げられるが、田中ら⁷⁾は、地域経済や公共交通の維持への悪影響をもたらすことに加え、出会いの減少による晩婚化や少子化のリスクを指摘している。

外出する人の移動回数が大きく減らず、外出しない人が増える状況は、筆者らが過去に指摘した「活動格差」がさらに拡大することにつながる。男性の非就業者は就業者に比べて移動が少なく、男女ともに非就業者の移動の減少幅が大きい。平間ら⁴⁾の知見を参考にすると、公共交通サービスの確保に加えて、趣味的活動や人とのつながりや認められるという体験の場を確保することが課題と言える。

(2) 移動の目的や手段

通勤目的や業務目的の移動が減少する背景には在宅勤務やオンライン会議の普及などが影響している可能性がある。また、買物目的の移動が減少する背景には、ネット通販やデリバリーサービスの普及などが影響している可能性がある。これらはすでに社会に浸透しているとみら

れるが、今後どのように推移するか予断を許さない。

交通手段別では、自動車の移動が大きく減少している一方、鉄道の移動には大きな変化は見られない。今回は統計精度の限界から移動の目的と手段をクロスした分析をしておらず、今後の見通しを描くことは難しい。鉄道利用の減少分が自動車から鉄道に転換したのか、あるいは、鉄道の移動が減少しなかったのか等について、今後分析を深めることが求められる。

鉄道やバスの原単位には大きな変化が見られなかった。仮に今後も公共交通の原単位が減少しないとしても、人口が減少すれば公共交通需要が減少する。需要減少下においても公共交通サービスを維持することが重要である。

公共交通のサービスが移動量に影響することは多くの文献で報告されている。また、公共交通は子どもや免許を持たない高齢者等の自動車が利用できない人たちの移動を支える重要な役割を担っている。公共交通サービスを確保・維持するためにも、公共交通の利用促進に取り組む努力は不可欠である。しかし、構造的な要因で需要が減少する状況では努力にも限界がある。これからも公共交通を確保・維持していくための方策が求められる。

(3) 送迎

送迎の移動については、女性の社会進出が進む現状においても、女性に大きく依存する傾向は変わっていない実態が明らかになった。男性の育児参加が進んでいると言われているが、送迎の分野にまでは及んでいないと言える。

送迎におけるジェンダーギャップを解消することも重要であるが、送迎そのものを減らすためにも、送迎が不要な交通環境や都市構造を構築することも重要である。

狩野ら²⁰⁾は、2023年にLRTが整備された栃木県宇都宮市での調査結果から、自動車送迎頻度は、LRT停留所までの所要時間が短いほど減少する傾向があることを報告している。LRTのように基幹的な公共交通でなく、ラストワン

マイルや交通空白地の移動を担うオンデマンド交通が存在することで、他人の送迎に頼らずに外出できるようになり、利用者から喜ばれている事例も数多く存在する。

例えば、筆者が調査や評価の支援をさせていただいている愛媛県松山市のおすそわけ交通²¹⁾の事例では、利用者から「孫に送迎を頼まなくてよくなった。お出かけ先で友人と会う回数が増え、お茶の機会が増えた。」という声が届いている。移動手段の確保に留まらず、平間らが指摘する趣味的活動や人とのつながりの機会も生み出している。これらの効果とともに主観的幸福感が高まる効果も確認されている²¹⁾。

人手不足や経営環境の悪化等、公共交通を取り巻く環境は厳しい状況にあるが、社会の理解や協力を得つつ、公共交通を確保・維持するための取り組みや検討を続けることが求められる。さらに、送迎に頼らずとも外出ができるよう、住居と外出先の施設や公共交通の拠点等を近接させること等により、近隣で生活に必要な活動を行うことができるような都市構造を構築することも合わせて取り組むことが求められる。

5 おわりに

本稿では、おおよそ10年前に指摘されていた若者の移動減少の実態が、10年後の今の状況を主に全国PTのデータを用いて把握した。

移動に影響する雇用情勢については正規雇用労働者の増加や最低賃金の上昇等、移動を生み出す方向の変化がみられる一方、自動車や公共交通利用の負担が増加している。

移動の変化については、10年前から継続して減少傾向にある。10年前と比べて、減少の構造が変わっており、大雑把に言えば、1日に複数回移動する人の減少から、外出する人の減少に変わった。減少が大きい移動は、目的別では私事、業務、通勤の目的、手段別では自動車であった。

一方で送迎については女性に依存しており、送迎目的の移動の減少は他の目的と比べて緩やかであった。義務的な活動が相対的に少ない非正規雇用労働者や非就業者の負担が大きい傾向にある。

こうした状況を踏まえ、移動が減少し続けることの問題点を確認したうえで、移動を促進するための今後の課題として、公共交通サービスの確保や趣味的活動等の場の確保、移動が減少するなかでも公共交通を確保・維持するための方策の提案、さらに近隣で生活に必要な活動を行うことができるような都市構造への再編などを提示した。

今後の課題として、より詳細に移動減少の実態を分析するため、全国PTではなく都市圏PTのデータを用いて、個人属性や移動目的、交通手段等のクロス集計等を行うことや、送迎交通に関係すると考えられる家族構成の違いを考慮した分析を行うことなどが挙げられる。これらを通じて、移動減少の実態をより詳細に理解するとともに、移動減少がどこまで続くのか、移動が減少した際の公共交通需要を見通した上で、これからの都市交通のあり方を検討することが求められる。

謝辞

本稿を執筆するにあたり、「人口減少期の交通研究会」（代表：筆者）での議論において、一般社団法人グローバル交流推進機構の土井勉理事長、中央復建コンサルタンツ株式会社の森田佳宏様、田中文彬様から貴重な意見を頂いた。ここに記し、謝意を申し上げます。

補注

- (1) 生成原単位は、1人が1日に行う移動の回数のこと。
- (2) 外出の減少とこれからの社会のデザインを考える～生成原単位減少の背景と社会的な意味を探るシ

ンポジウム～、於 土木学会講堂、主催 生成原単位研究会、2016.9.6。

- (3) SDGs×吉備の環（わ）プロジェクト『地域課題に挑む』2025年第2回シンポジウム「交通革命、前夜～移動手段をつなぎ、みんなを笑顔に～」、於 山陽新聞社さん太ホール、主催 山陽新聞社、2025.7.13。
- (4) 全国都市交通特性調査（全国PT）は、全国横断的かつ時系列的に都市交通の特性を把握する調査であり、全国70都市を対象に行われる調査である。本稿の分析では、「全国都市交通特性調査集計データ」
https://www.mlit.go.jp/toshi/tosiko/toshi_tosiko_fr_000024.htmlを使用した。
- (5) 労働力率は、人口に占める労働力人口（就業者と完全失業者の合計）の割合のこと。
- (6) ガソリンはレギュラーガソリン1リットル当たりの価格。駐車料金は時間貸し駐車料金（平日、昼間1時間、小型自動車）の価格。自動車教習料は公安委員会指定自動車教習所入所から卒業までの総費用（第一種普通免許（AT限定）、所持免許なし、一般コース）の価格。鉄道運賃は旅客鉄道（JR以外）、大人、片道、普通旅客運賃、11km、最低料金（各種割引運賃を除く）の価格。バス代は一般乗合旅客自動車、一般バス、7km、最低料金（各種割引運賃を除く）、大人の価格。タクシー代は4km、昼の価格。
- (7) 近畿圏は、2000年に実施した第4回調査までの名称は京阪神都市圏であったが、本稿では第5回調査以降で用いられている近畿圏の名称に統一した。

参考文献

- 1) 例えば、久保田尚：「若者と交通」特集にあたって、IATSS Review, Vol.37, No.2, 2012。
- 2) 西堀泰英・土井勉・石塚裕子・白水靖郎・中矢昌希：30歳代前半世代における生成原単位減少の実態に関する分析、土木学会論文集D3（土木計画学）、Vol.72, No.5, pp.I_627-I_639, 2016。

- 3) 西堀泰英・土井勉・安東直紀・石塚裕子・白水靖郎・中矢昌希：30～40歳代の活動実態と個人の意識の関係分析を通じた都市交通政策に関する考察，運輸政策研究，Vol.21，pp.15-26，2019.
- 4) 平間尚夏・森英高・谷口守：活動格差の実態と今後の活動喚起に向けた一考察 ―外出活動・自宅内活動に着目して―，都市計画論文集，Vol.52，No.3，pp.871-878，2017.
- 5) 関信郎・井上直・菊池雅彦・岩館慶多・国府田樹・萩原剛・森尾淳：全国都市交通特性調査結果から見たトリップ原単位の経年変化分析，第55回土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM，2017.
- 6) 石井良治・毛利雄一・青野貞康：交通サービス条件及び個人・世帯属性に着目した交通特性―東京都市圏におけるWEBアンケート調査より―，交通工学論文集，Vol.5，No.2，pp.B_49-B_58，2019.
- 7) 田中文彬・土井勉・石塚裕子・安東直紀・西堀泰英・白水靖郎・中矢昌希・立川太一：世代（出生コホート）に着目した生成原単位の変化に関する要因分析，第53回土木計画学研究発表会・講演集，CD-ROM，2016.
- 8) 河上翔太・杉田浩・森尾淳・森田哲夫：ライフステージ・時代・世代に着目した交通行動特性の変化に関する分析～東京都市圏の5時点PTデータを用いて～，交通工学論文集，Vol.7，No.2，pp.A_207-A_215，2021.
- 9) 福本雅之：若者の車離れって本当に起きているのですか？，地域公共交通のトリセツ，<https://kotsutorisetsu.com/20220625-01/>（2025.12.15閲覧）
- 10) 西堀泰英・土井勉：送迎交通とその担い手に着目した実態分析，第59回土木計画学研究発表会・講演集，Vol.59，2019.
- 11) 土井勉・福本雅之：100人の村で地域公共交通を考える，地域公共交通のトリセツ，<https://kotsutorisetsu.com/primary/100village/>（2025.12.18閲覧）
- 12) 山陽新聞社説：岡山の地域交通 おでかけしやすい社会に，山陽新聞，2025.7.16.
- 13) 厚生労働省：非正規雇用の現状と課題，2025，<https://www.mhlw.go.jp/content/001234734.pdf>（2025.12.15閲覧）
- 14) 総務省統計局：国勢調査2020 ライフステージで見る日本の人口・世帯，2023，<https://www.stat.go.jp/data/kokusei/2020/kekka/pdf/lifestage.pdf>（2025.12.15閲覧）
- 15) 厚生労働省：地域別最低賃金の全国一覧，https://www.mhlw.go.jp/stf/seisakunitsuite/bunya/koyou_roudou/roudoukijun/minimumichiran/index.html（2025.12.15閲覧）
- 16) 内閣府：交通安全白書（平成14年，平成24年，令和4年），<https://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/index-t.html>（2025.12.15閲覧）
- 17) 警察庁：運転免許統計（平成13年版，平成23年版，令和3年版），<https://www.npa.go.jp/publications/statistics/koutsuu/menkyo.html>（2025.12.15閲覧）
- 18) 一般社団法人日本自動車工業会：2023年度乗用車市場動向調査，2024.3.
- 19) 総務省統計局（e-stat）：小売物価統計調査（動向編），調査品目の年平均価格―都道府県庁所在地及び人口15万以上の市（2000年～）
- 20) 狩野大地・浅野周平・大森宣暁：LRT導入による子育て世帯の自動車送迎の変化に関する研究 子どもの私事目的および親の飲酒目的の外出に着目して，都市計画論文集，Vol.60，No.3，pp.908-915，2025.
- 21) 大石一浩ら：愛媛県における地域主体型おすそわけ交通の実現と継続，第19回日本モビリティ・マネジメント会議，https://jcomm-or.jp.prm-ssl.jp/19th_jcomm/data/R6_award_Ehime.pdf（2025.12.20閲覧）

近年の消費者行動と出店環境の変化

～商業施設出店のこれまでとこれから～

株式会社福德社 取締役 加藤 拓

1 はじめに

消費者行動と商業環境は互いに影響しあっており、商業環境の今後を考えるためには、それぞれの状況や変化の傾向を別々に記述するだけでは不十分であると思われる。

そのため本稿では、近年の消費者行動と商業環境の変化を関連付けてとらえることで、今後の商業環境のあり方について検討することを目的とする。商業環境には大型商業施設を開発・運営する企業、そこに店舗するテナント企業を含むものとする。また、消費者行動には実際の店舗選択行動、選択基準、買い物する際の満足度の規定要因などが含まれ、それらは質的に変化するものと捉える。

そのうえで、テナント企業には今後ますます出店の精度向上が求められるようになるなか、消費者行動の質的变化に対応するためにはどのように出店判断をすべきかについて、実務家の観点から示唆を与えることを試みる。

2 商業環境の現状と課題

(1) 商業環境の状況

ここでは、商業環境には大型商業施設を開発・運営する企業と、そこに店舗するテナント企業を含むものとする。大型商業施設は、立地の融通性が高く、大規模な店舗に多くのテナントを集積することで集客し、ワンストップの利便性を自ら提供できる施設をさす。テナント企業は、大型商業施設に比べると店舗の規模が小さく、単独での集客力に限界があるため、集客力のある施設の付近や内部に寄生的に出店する

ことがほとんどである。

1) 大型商業施設の地理的拡大と立地の多様化

大型商業施設が開業する地理的範囲は、全国的に急速に拡大した。

一般社団法人日本ショッピングセンター協会が発行する『SC白書2025』に記載された2024年12月末時点での営業中のショッピングセンター（以下、「SC」という。）を、開業年と自治体ごとに整理し、SCが新たに開業する自治体がどのように拡大したかについて確認すると、(1) SCが開業した市場は、都道府県を単位とした場合に1970年代にほぼ全国に拡大していたこと、(2) SCが新たに開業した市区町村レベルでの自治体の数は1990年代後半が最も多かったこと、(3) 2010年以降はSCが新たに開業した市区町村レベルでの自治体が特定の都道府県に集中する傾向があること、が指摘できる。

1990年代中盤以降は大型SCが全国的に増加した。当初は大型SC自体がまだ日本市場では数が少なく、目新しさや話題性もあり、売場面積の大きいショッピングモールが開業するたびに、広域から多くの消費者を集客した。規模が大きいことによりSCが集客できていた時期で



加藤 拓

かとう たく

1971年神奈川県生まれ。博士（学術）。慶應義塾大学商学部卒、同大学院商学研究科単位取得退学。株式会社マーケティングセンター、スターバックスコーヒージャパン株式会社を経て、現在は株式会社福德社取締役。

ある。

その間、大型商業施設は、法律等による制約は受けるものの、自由に立地を創造する力を持ったため、都心部だけではなく、郊外や、ロードサイドといった、従来には店舗が存在しなかったような立地にも展開した。こうして大型商業施設の立地の多様化も同時に進行した。

2) テナント企業の成長

大型商業施設が増加し立地が多様化するとともに、大型商業施設に集客を依存する度合いが強いテナント企業が成長を遂げた。主にアメリカで成長した新たな専門店やサービスリテラーが日本市場で多店舗展開を開始し、日本の企業にも同様の店舗を展開するところが増えた。

大型商業施設の開業が全国的に増加したことは、テナント企業にとっても出店できる地域が広がり、立地も多様化することを意味した。とりわけ2000年以降は、大型商業施設や再開発ビル、複合ビルなどの開発が進み、商業的に魅力のある立地が全国的に続々と開業し、テナント企業が出店し店舗数を増やすのに良好な環境となった。こうした流れに乗って継続的に出店を続けることができた企業が日本市場での定着に成功したとみることができる。

ここまで大型商業施設とテナント企業を分けて説明してきたが、近年はその境界があいまいになりつつある。

郊外で大型店舗を展開していた企業が、他の大型商業施設に核テナントの一つとして出店するようなケースがある。百貨店が駅ビルに小型店舗を展開したり、大手家具チェーンや家電量販店などがショッピングモールの広い区画で営業したりするケースは珍しくなくなった。

逆に、店舗のサイズがもともと小型であったテナント企業の店舗が大型化し、SCの核テナントとしてとらえられるようなケースも出てきている。このようにテナント企業のタイプも多様化している。

3) 都市部と郊外の格差

法的環境の変化により、郊外での大型店舗の出店がしにくくなるなか、近年では人口が集中する都市部での大型商業施設の開業が進んでいる。都市部では、2000年代から大規模再開発ビルの建設が進んだ。また、大型SCの都市部への出店や、鉄道の主要駅や再開発ビルで商業施設の導入・開発が進んだ。同じエリア内に複数の商業施設の開発が進むと、そのエリアの商圈は分割され、小商圈化が進むことを意味する。小商圈に対応しながら、エリア内の隙間を埋めるような中型・小型店舗も都市部で増加している。

都市部で買い物目的が達成できるとなると、以前なら休日にわざわざ遠方まで出かけていた郊外の商業施設を利用する必要性は低下する。こうして、都市部と郊外とで商業施設の集客力に差が生じるようになった。都市部で大型商業施設が増加するにつれて、とりわけ郊外型の大型商業施設とテナント企業の力関係に変化が生じている、との業界関係者の声もある。大型商業施設そのものの数がまだ少なく、テナント企業の数のほうが多いときは、限られた好立地をめぐる多くのテナント企業が競争することになり、大型商業施設の方がテナント選定においてより強い立場にあった。しかし、大型商業施設が過剰な状況になり、一部の商業施設の中に区画が埋まらないような施設が増えてくると、出店するテナントをめぐる大型商業施設がテナント企業の誘致をめぐる競争をするようになり、テナント企業が大型商業施設よりも強い立場に立つことも珍しくなくなった。

(2) 消費者行動の状況

消費者行動は実際の店舗選択行動だけでなく、店舗の選択基準、店舗で買い物する際の満足度の規定要因なども含むものとする。また、消費者行動は一定のものではなく、時間とともに質的に変化するものとしてとらえることとする。ここでは近年の消費者行動に影響をあたえ

る具体的な変化のうち、本論の内容に関連すると思われる事柄を3点指摘したい。

1) 交通インフラの改良

首都圏では新たな鉄道の開業や鉄道会社の相互乗り入れや接続・延伸などにより、消費者が従来よりも手軽に移動できる範囲が拡大した。また、高速道路の新規開業により自動車による移動範囲も拡大しやすくなった。こうした消費者の移動手段の改良は、大型商業施設にとっては距離的に遠く、従来なら商圏に含まれないような範囲からも集客しやすい環境となったことを意味する。消費者は、近隣にある身近な商業施設だけでなく、距離的に遠く、従来なら訪れることが難しかった商業施設も含めて、複数の商業施設を利用しやすくなった。こうして消費者は、自身の行動範囲内において複数の商業施設の利用経験を蓄積してきた。同時に、消費者が従来よりも多くの数の商業施設を比較することも容易になった。

2) 消費者の地理的な移動範囲の縮小

消費者の買い物目的の地理的な移動範囲は全体的には縮小する傾向にあると考えられる。

人口の高齢化に伴い、高齢の消費者の日常的な移動範囲は全体的には狭まると考えられる。地理的に広範囲を移動する機会が減るだけでなく、買い物目的のための移動範囲も狭くなる。コロナ禍や働き方改革によりリモートワークが普及したことも、移動範囲に影響していると考えられる。自宅と職場の移動頻度が少なくなれば、自宅付近で買い物の目的を果たす機会は増えるであろう。

3) ネットショッピングの普及

近年、消費者によるインターネット上での商品等の購入が日常化するにつれて、実店舗の役割が変化している。実店舗では商品を見たり、触れたりしながら確認するのみで、購入そのものはインターネット経由で行う、という行動が

ごく当たり前となった商品群もある。消費者にとって実店舗が必ずしも消費・購入の場所であるとは限らなくなった。

以上から、大型商業施設の開業が活発だった1990年代から2000年代と近年とでは、消費者行動に変化が生じていることがうかがえる。

(3) 商業環境が抱える課題

近年、日本の商業環境は大きな転換期を迎えていると思われる。1990年代から2000年代にかけて急速に拡大した大型商業施設は、当初は希少性や話題性を武器に広域から集客できていた。

しかし、近年の大型商業施設は、その数が多すぎるだけでなく、どこも似たようなテナント構成になっていると思われるようになった。地域によってはオーバーストアの状況にあり、また、テナント構成の同質化も進んでいる。その結果、開業前から話題となるような超大型の商業施設は当初に比べると数が少なくなり、新たな商業施設が開業しても、その目新しさも薄れ、開業直後の集客力が低下し、オープン景気の持続期間も短くなっているように思われる。

都市部と郊外の二極化も進んでいる。都市部では大規模再開発ビルや駅直結型の商業施設が増加する一方、一部の郊外型の商業施設は人口動態の影響も受けつつ集客力が相対的に弱まり、空き区画の問題が深刻化している。

消費者が大型商業施設の利用経験を蓄積するにつれて、大型商業施設は従来のように施設の「広さ」や、目新しいテナントを誘致することによる「話題性」だけでは、消費者に選ばれにくくなっているといえる。

こうした中、テナント企業の出店リスクは増大しており、出店判断の精度が強く求められるようになってきている。大型商業施設への出店判断においては、マーケットが大きく、施設規模が大きいということ以外の観点も重要性を増している。

なお、ここで指摘した課題はあくまでも総論

的な内容であり、現実には、地理的市場ごと地域差や課題が表出するまでの時間差がある。この点は第3章でも後述する。

3 消費者行動の質的变化

ここでは、消費者行動は質的に変化するものとしてとらえ、大型商業施設の開業が進むなか消費者行動はどう変化したか、それにともない商業環境はどう変化したかについて検討する。

(1) 大型商業施設も立地で選択される時代

大型商業施設の地理的市場が拡大し、立地が多様化するにつれて、消費者は大型商業施設の利用経験を蓄積してきた。同じ商業施設を繰り返し利用することで蓄積が進むこともあれば、新しく開業した商業施設を訪れることも含めて、複数の商業施設を利用することで蓄積が進むこともある。

その結果、消費者行動に何らかの変化が生じていると考えられる。大型商業施設の数はまだ少ない段階で利用するときと、普及が進んだ段階で利用するときとは、消費者行動は質的に異なると考えられるためである。また、利用経験の蓄積にともない、大型商業施設に対して求める事柄も、新たな要素が追加され、それにともない消費者間で差異が生じ、消費者行動の異質化も進むと考えられる。

大型商業施設の店舗数がまだ少ない段階では、希少性、目新しさ、話題性があり、開業当初の集客力は大きくなるのが考えられる。売場面積が巨大な商業施設の開業が進んだばかりのころは、ある施設が開業すると想定よりもはるかに遠い場所から集客し、多くの消費者が来店することが頻繁であった。そこに新店テナント企業も、未出店地域への市場拡大が可能となり、新たな顧客を集客できていた。商業環境が先行して発展しながら消費者行動に影響を与え、消費者行動がそれに追従していた時期である。

しかし、大型商業施設が普及するにつれて、今度は消費者行動が先行して商業環境に影響を与え、商業環境がそれに対応することが求められるようになる。既存の商業施設の近くに同じような規模の競合する商業施設が出店したり、同じテナント企業が付近に追加的に出店したりすることで、最初の店舗の吸引力は弱まり顧客数は減少する。これは消費者の行動が質的へ変化したことに起因すると考えられる。

店舗が増えるにつれて希少性が薄れ、日常的で当たり前の存在になると、消費者の店舗の選択基準は変化する。商業施設の規模やテナント構成について基本的な部分が共通するのであれば、顧客はより便利な場所にある店舗を選択すると考えられる。こうして大型商業施設も立地の利便性で選択されるようになることができる。

(2) “買い物のしやすさ”が問われる時代

消費者は商業施設が大型であることに慣れてくると、大型であることは当然のことであり、それに加えた特徴や「新たな利便性」が求められるようになると考えられる。

消費者による商業施設の利用経験が蓄積するにつれて、立地だけでなく、施設そのものの利用のしやすさ、快適さ、買い物のしやすさなども商業施設の評価軸に含まれるようになると思われる。

例えば、消費者の移動範囲が狭くなると、施設が単に大型であることが良いと評価されるとは限らず、広すぎることによる不快感、例えば、施設のどこにいるか分からなくなることによる不安・不快感や、果てしなくテナントが続くなかを移動することにとまなう疲労感や時間効率の低下など、が生じると考えられる。

足元商圈を狙った日常的な商業施設では、消費者が買い物の際の複雑さや煩わしさに不便さを感じ、分かりやすさが求められることも考えられる。多くのテナントが迷路のように配置されるのではなく、テナントの配置の分かりやす

さ、覚えやすさが求められる。

消費者は、特定の施設や店舗のみを使い続けているとは考えにくく、複数の施設や店舗を併用する、更には、目的に応じて、複数の施設や店舗を”使い分けている”と捉えるべきである。その場合、消費者により併用されることの多いテナント群が同じ商業施設内に揃っていない場合は、ワンストップの利便性が損なわれていることが考えられる。

(3) 消費者行動の地理的差異

ここまで指摘した事柄は、全国一律に、同じように起こっているのではなく、地域の地理的市場によってその現れ方が異なる。商業環境はミクロ的な個々の地域市場に分かれており、地域市場の状況は異なると考えるべきである。

大型商業施設の出店状況やテナント企業の知名度や普及度は地理的市場ごとに異なる。

特定の大型商業施設の集客力が強い、商業的な中心地が明確な地理的市場もあれば、似通った規模の複数の商業施設が市場を奪い合っており、商業的な中心地が不明瞭な地理的市場もある。

テナント企業も自社の屋号（ブランド）の知名度や普及度には地域差がある。まだ出店が進んでおらず自社店舗の希少性がまだ高い市場もあれば、出店が進み、店舗の累積営業期間も長い普及が進んでいる市場もある。こうした商業環境の地理的差異は、消費者行動の質的変化の段階の差異を生じさせると考えられる。

4 テナント企業への示唆

今後、不採算店舗を開業するリスクを下げ、出店の成功確率を上げることがより一層求められるようになるなか、テナント企業の出店に関連して今後の示唆を3点指摘する。

(1) 店舗の出店判断

テナント企業には収益性を高めながら多店舗

化するための出店計画が必要である。大型商業施設が乱立し、どこに行っても同じようなお店ばかりと揶揄されるような状況は、言い換えると、日本市場に定着したテナント企業が一部の企業に限られており、消費者にとって新たな選択肢となるテナント企業が育っていないことをも意味している。

出店を加速した企業の中には、企業規模がまだ小さい段階から店舗網を広域に拡大したり、関連して、まだ自社店舗の知名度や普及度の低い地域市場へ甘い見通しで出店したりすることで、企業業績を悪化させ、多店舗化による成長が中断してしまうような企業も散見される。分不相応な地理的拡大や知名度の低い市場への出店は業績悪化のリスクとなる。このような事態を回避するためには、テナント企業は市場ごとの質的差異を踏まえた出店計画が求められるといえる。

具体的には、事前に出店する地理的市場（以下、「エリア」という。）としないエリアを区別しておく必要がある。そして、出店するエリアには総店舗数が何店舗の段階で出店するか、どの立地に出店するか、などをあらかじめ計画しておくべきである。エリアの選定において、出店機会があることや市場規模が十分にあってだけで出店を判断するのではなく、自社店舗の知名度や成熟度の状況を精査し、チェーン全体としての成長段階において、そのエリアへの出店のタイミングが妥当であるかも含めて判断する必要がある。そのエリアへの初出店のタイミングが時期尚早であるため出店しないという判断も必要となる場合がある。

(2) 消費者のテナント併用行動への対応

多くの消費者は複数のテナント企業の店舗を併用している。例えば、自分で自分のための商品を購入するときと、自分以外のために購入するときとでは、店舗を選択する基準は異なることがある。また、各社の戦術の違いから複数の店舗や業態を区別して併用することもある。

消費者のテナント併用行動には、同じテナント企業の複数の店舗を同じ消費者が使い分ける行動も含まれる。大型商業施設の開業が増加するにつれて、積極的に店舗網の地理的拡大をはかる企業が増えたなか、一部の有力テナント企業の中には複数の大型商業施設に同時に出店したり、同じ大型商業施設に複数店舗を出店したりする企業もある。

同じ顧客にとって商品を見るだけのため立ち寄る店舗と、実際に試して買う店舗が、立地に応じて異なることが考えられる。あるアパレル企業の関係者によると、「買いたい商品を探すのは都市部の店舗だが、実際に試着等をして購入するのは地元の駅にある店舗にしているという人がいる。」とのことである。これは、同じチェーンの企業であっても、店舗の潜在顧客を増やす店舗と潜在顧客を顕在化するための店舗のように、店舗間で役割が異なることを意味する。

今後はこうした個々の店舗の役割や、関連する店舗業績の評価基準を区別しながら、業績管理をすることが必要である。

こうした併用行動に対しては、空き区画があるから出店するという発想から、消費者の併用状況にあったテナント構成を実現するために商業施設に積極的に働きかけていく姿勢が求められる。

求められる商業集積の利便性が細分化されることを想定し、現状では客層や利用目的が共通しているものの、関連する店舗が地理的に離れて存在しているテナント群を集積させることで、特定の消費者の利便性を高めることが考えられる。テナント企業と商業施設の“一対一の関係”ではなく、併用状況の高い企業同士が協働し商業施設と“一対多の関係”を構築し、出店提案をする姿勢が必要となる。

5 まとめ

本稿は、近年の消費者行動と商業環境の変化

を関連付けながら、今後の商業環境、とりわけテナント企業の今後の出店判断について検討してきた。

大型商業施設は売場面積を広げ、多くのテナントを集積させることによる利便性を提供してきた。また、希少性、話題性があるテナントを集めることが商業施設の魅力度を高めるとされてきた。1990-2000年代までは、このような考え方で広域から集客できていた。

しかし、大型商業施設が普及し当たり前の存在になるにつれて、多くの消費者が利用を蓄積し、消費者の大型商業施設に対する“目が肥えた”といえる。また、一部の地域ではオーバーストアの状態も生じるなか、大型商業施設の新設や規模拡大が困難となるにつれて、従来の考え方の修正が迫られている。

どこも同じような施設であれば、買い物だけのためにわざわざ遠方までは行かなくなり、高齢化やコロナ禍の影響もあって消費者の移動範囲は狭くなっている。ネット購入の普及により、実店舗の役割も変化している。消費者は、一つの商業施設のみを繰り返し利用するとは限らず、複数の商業施設やテナント企業の店舗を使い分けたり、併用したりしている。

テナント企業には個々の店舗の目的や役割にあった評価基準を作成し、店舗網全体を管理する考え方が必要である。また、テナント配置の分かりやすさや覚えやすさが求められるなか、テナントの数や多様性を増すことにより商業施設の複雑さが増していないかを、テナント企業と商業施設が協働して再検討する必要がある。

大型商業施設やテナント企業の出店状況は地理的市場の間で地域差がある。そこを訪れる消費者も地理的に分散して存在している。

いずれの地理的市場においても、商業環境や消費者行動は本稿で指摘したような質的变化を経ると考えられるが、その変化の過程における段階は地理的市場ごとに異なる。

テナント企業が、とりわけ未出店の地理的市場に新たに展開する際には、市場計画に基づ

き、こうした地理的市場の間の段階の差異を踏まえた出店判断が求められる。総人口が減少するなか、今後は出店判断の精度がますます強く求められる。その際に、成長段階がまだ早い段階から店舗網を分不相応に地理的に拡大することや、自社店舗の知名度や普及度が低い地理的市場への出店することは、全社的な業績悪化のリスクを高めやすくなると考えるべきである。

従来とは異なるより柔軟かつ綿密な出店判断が、店舗の過剰供給や商業施設の同質化の問題を軽減し、消費者の求める新たな利便性のニーズに応えうるといえる。

補注

- (1) 全国スーパーマーケット協会「2025年版 スーパーマーケット白書」では、スーパーマーケット、ドラッグストア、ホームセンターなどをどのように使い分けているかについて消費者にインタビュー調査した結果が紹介されている。

参考文献

- 一般社団法人日本ショッピングセンター協会（2025）：
「SC白書2025」
- 全国スーパーマーケット協会（2025）：「2025年版 スーパーマーケット白書」

2026.03
No.85

UA
Urban-Advance
・アーバン・アドバンス

名古屋発

名古屋でエリアマネジメントをよちよちと考える ～共感の基盤を養い、公共性の概念をアップデートするために～

名古屋市住宅都市局都市計画部ウォークブル・景観推進課 竹本 圭吾

1 はじめに 一何のためのエリア マネジメントか

この原稿は、2026年が明けた1月に書かれた。新年はどんな年になるだろうか、少しでも良い年になればいい、と思いながら過ごしていた矢先、アメリカによるベネズエラへの攻撃が起きた。

おいおい、お前は何をいきなり大きな、国際情勢の話から始めているのだ、エリアマネジメント（以下、「エリマネ」という）の話をするのではなかったのかと、訝しがられた方もいるだろう。そう、これから私は（名古屋の）エリマネや地域まちづくりの話をしようと思っている。安心してほしい。

なぜこんな書き出しから始めたかといえば、今ほど都市の、まちの、地域の持つ可能性が、社会から（密やかにかもしれないが）期待されているときはないのではないかと、ある意味で思うからだ。リアルな都市と対比して、ヴァーチャルなSNSはこれまでになかったようなコミュニケーションのかたちをつくり出し、人と人の繋がりを新しく生み出したりもした。ただ、その反面、社会の分断や人を一面的にカテゴライズしてしまう方向にSNSは寄与してしまっていると、やはり言わざるを得ないだろう。SNSの将来的な可能性を否定するつもりもないが、現時点においては、他者に出会う場であるとか、偶然の出会いだとか、共感を生み出す場というのは、やはり都市においてこそ為されるのではないかと、年始に突然舞い込んできた報を聞き、つくづく思い入ったところである。

これからエリマネや地域まちづくりの話に入っていきたいと思うが、なぜ私がそういったことに可能性を感じて、やりがいを持って取り組んでいるのかと言えば、それは都市が対話（会話）の場であり続けてほしいと思うからである。簡単にはわかり合えないけれど、それでも他者のことをわかりたいのだと、そのための対話（会話）を続けられる場を用意することこそが都市の役割だと思っている。だから、遠くの国の出来事とローカルな営みであるまちづくりは断絶されておらず、陸続きのはずである。

些か暑苦しい思いの吐露から始まって申し訳ないが、こうした思いを持つ筆者であることを踏まえて、この先お付き合いいただければ幸いである。

2 エリマネを巡る状況

少し冷静になって、あらためて話を進めていく。まずはタイトルの説明から始めたい。私は地域まちづくりの担当になって1年足らずということもあり、昨年9月に大阪で開催された、全国エリアマネジメントネットワークが主催するシンポジウム「エリアマネジメントの未来を考える」に参加することから、エリマネの思想に触れ始めた。そこでは、これからは“エリマネ3.0”のフェーズにある^{注(1)}ということ、にぎわいというものをどう考えるのか、またそのためにも、より本質的な活動を模索する段階にあることが示されていた。こうした昨今のエリマネを巡る議論がある中で、名古屋での地域まちづくりの動きなども踏まえながら、エリマネ1年生としてよちよち歩きで、様々に考えてい

きたいと思う。

一方で、前所属では商店街や地域商業のことに10年ほど関わり、そこでは商いの視点からまちづくりのことを考えてきた^{注(2)}つもりである。せっかくの機会でもあるので、そうした経験を踏まえた議論も次章の中で試みたいと思う。

副題についてはこの先を読み進めていただくことで、ご理解いただけるのではないかと思います。

2-1 名古屋の地域まちづくり

さて、名古屋市では2011年より、地域まちづくりを「地域がより良くなるために、地域の力（考え）で地域を育てること」と定義し、都市計画マスタープランに位置付け推進している。この定義は、国土交通省によるエリマネの定義である「地域における良好な環境や地域の価値を維持・向上させるための、住民・事業主・地権者等による主体的な取り組み」とほぼ同義であると言ってよい。

2022年からは、名古屋市と名古屋まちづくり公社それぞれで分担していた支援策を統合し、地域まちづくり活動団体登録制度をベースに、組織組成の段階に始まり、ヴィジョンづくりからプロジェクト実施、団体間の交流まで、名古屋都市センターを窓口として一元的に取り組んでいる。

地域まちづくり活動団体は、一元化の効果もあって近年増加しており、2026年1月現在で50団体を数える（2023年では39団体）。登録団体は、いずれも都市再生推進法人の母団体である栄ミナミまちづくりの会や錦二丁目まちづくり協議会、名駅南地区まちづくり協議会を始め、都心部のまちづくりの一翼を担う名古屋駅地区街づくり協議会や東桜エリアマネジメント協議会、スタートアップ支援を通じて小さな取組みからステップアップしてきたマチゾラシンサカエマチなど、市内全16区に存在している。^{注(3)}

2-2 国土交通省「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」での議論

前節で見てきたように、エリマネ（地域まちづくり）の定義は、民間が主体となってエリアを良くしていこうとするものであり、官民連携をキーコンセプトに据えながら、都市再生特別措置法を軸に様々な制度が整えられ、エリマネ組織はその制度も選び取りながら、活動を行っている。名古屋市における地域まちづくりも基本的には同様で、国の制度の紹介者となりながら、本市独自の団体登録制度や助成金等の支援策によって、団体の活動をサポートしている。

ここで間違えてはいけないのは、官民連携が進み、まちの運営を民間が積極的に担っていく仕組みへと変えていくこと、それ自体が必ずしも、まちを豊かな空間に編み直す訳ではない、ということである。エリマネはあくまで手段であって、目的ではないからである。ここで扱われる「官民連携」は、英国サッチャー政権下に推し進められた新自由主義的な政策の一つの起源としているが、そうした背景もあって、地域で“稼ぐ”ことや地域を“経営”していくことがベンチマークとなって展開されてきた。そして上述のとおり、そのための制度は様々に整備されてきている。しかしながら、地域はなぜ稼がないといけないのか、何のために地域を経営していくのかという点については、制度の話に比べ議論が不足しているのではないだろうか。そのことが結果として、エリマネをやっていくこと、その体制を整えていくことが、ややもすると目的化したかのような現在地へと、繋がっているのではないだろうか。

念のため断っておくと、私は民間主体の取組みがまちを豊かにしないとは当然に思っていないし、エリマネ組織がまちづくりの目的やヴィジョンといったものを持たずに活動していると言うつもりもない。そうではなくて、これはどちらかといえば行政側の課題であり、何のために地域を経営していくのかといった問いに対して、解像度を上げて答えてこなかったのではな

いかというのが、ここでの問題意識である。

そしてこうした問題意識は、私だけが感じていることではない。国土交通省は都市再生特別措置法創設から約20年となる2024年11月に「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」を立ち上げ、「成熟社会の共感都市再生ビジョン」として中間報告を行なっている。^{注(4)}ゲストに『〈迂回する経済〉の都市論』の著者である吉江俊氏や『インフォーマル・パブリック・ライフ』の飯田美樹氏といった面々を招聘していることから分かるように、これまで行政側に不足していた、まさに都市の質や価値といったものの解像度を上げていこうとする意図が読み取れる。それは言い換えれば、懇談会の座長を務めた野澤千絵氏が述べているように「社会的な「共感」を生み出すために（中略）都市再生として実施される事業における「公共性」の概念自体を、令和版の都市成熟型へとアップデートする」¹⁾試みであろう。

私はこの方向性に全面的に同意である。公共性を高める取組みとして定義付けられる「まちづくり」という言葉には、今やどんな意味も込めることができるので、それゆえ様々な側面があり、どんな立場からの言説であっても許容されるようになってきている。これを一概に否定することもできないが、とはいえ「何でもあり得るよね」のままでは質や価値といった議論を進めづらく、従来のままエリマネを推進する制度の充実のみが、今後も取り組まれていくことになりかねない。したがって公共性の概念をアップデートすること、つまり積極的に公共性の有り様を議論していく機会創出がついに、（行政側にも）求められているのではないだろうか。

ここで、公共性の概念をアップデートすることの意味するところを、少しだけ考えておきたい。“公共性”そのものを考えることは身に余るが、引き続き野澤氏の言葉を借りて都市再生にかかる事業に寄せて見ていけば、これまでの公共性は「各種要件・公共貢献として事前明示されたメニューのうち、一定程度のハード整備

をすれば、その質や整備後の維持管理等を問わずに評価されている運用」¹⁾といった一律的な、公平性の側面が強いものであった。それに対して今後の公共性というものは「ハード整備や取り組みの「質に」関する評価に応じてインセンティブや支援策を講じられる仕組み」¹⁾を通じて実現される、エリアにおける取り組みの位置付けや文脈が重視されるような、画一的ではないものになるのではないだろうか。まだまだ考えるべき余地は多く残されているが、本論では一旦このような見方を、公共性の概念をアップデートすることの一つのイメージとしておきたい。

話は戻り、公共性の概念をアップデートする試みを進めていければ、民間の主体が、エリマネに取り組む目的を定めたり、官民間わず周囲と連携を図ったりすることがこれまで以上にやりやすくなり、都市全体として進むべきベクトルや意志を持てるようになるのではないだろうか。またそれは逆説的に、官民連携やエリマネ等を巡る一連の制度が果たす役割を、より際立たせることにもなると思う。目的が明確になり、エリマネはそのための手段なのだ、あらためて「共感」できるようになるからだ。

2-3 問いの設定

ここまでの話を一旦整理したいと思う。本章の頭でエリマネ3.0に少し触れたが、その前バージョンであるエリマネ2.0といったものは「公的空間の利活用と賑わい創出」^{注(5)}として、民間による実験的な公共空間の使い方を積み重ね、制度を整えてきた段階だった。そうした時期を経て、より本質的な活動が模索され、社会課題解決や営み（地域経済）の再生といったことが目指されるようになってきているのがエリマネ3.0である。それはまさにエリマネの手段から目的へと、議論の力点が移ってきた状況だと言えるだろう。

そして、何のために地域を経営していくのかといった、エリマネの目的を考えていくための

議論の糸口は、公共性の概念をアップデートしていくことであり、そのための議論に行政も勇気をもって取り組んでいくべきではないかというのが、ここまでの振り返りである。

以上を踏まえて次章では、地域まちづくりに関する名古屋の取組みにも触れながら、私なりに公共性の有り様を議論していくための、問題提起を試みよう。

3 まちづくり（＝公共性を高める取組み）として取り扱われる領域を広げる

ここまで注意深く読んでくださった方は、矛盾のある章タイトルだと思われたらだろう。前章の後段で、まちづくりという言葉には様々な意味を込められるようになってしまっているがゆえに、公共性の概念をアップデートすること、ひいてはエリマネの目的を明確にすることが阻害されているのではないかと書いたからだ。

もちろんこのことに違いはないのだが、つまり公共性の解像度を上げ、「まちづくり」を積極的に解釈していく必要があると思っているが、そのためにもまずは、「これだって公共性のある、まちづくりだよな。」というモノ・コトを、街中から掬い取ってみるといいのではないかと思うのである。どうしてそう思うのかといえば、現状、まちづくりには様々な意味が込められているといえども、批判を承知で言えば、それは、軽々にまちづくりという言葉が都合よく使われてきただけに過ぎず、エリマネ3.0でも言われるような、まちづくりを巡る“本質的な模索”は十分に為されていないと感じるからである。そして、私の個人的な考えで言えば、今のまちづくりという言葉が想起させるイメージは本来、まちづくりが射程に収めるべき領域より矮小化されていると思うし、まちづくりという言葉にはもっと多くの可能性があると思うのである。^{注(6)}

つまり、2-2でその意味するところを考え

たように「公共性の概念をアップデートする」ということは、街中にある、まちづくり的なモノ・コトを選び取りながら、地域性などを踏まえた個別の文脈を組み立てていく編集的作業であるとしたときに、その作業へ入る前に一度、まちづくり的なモノ・コトの可能性を最大限に広げるプロセスを経た方がいいのではないか、そういった、アップデート前の「準備運動」を試みようというのが、この章の意図である。

少し話は逸れるが、同時に、まちづくりが取り扱う領域を広げていけると、まちづくりをより多くの人たちで担っていけることが明らかになり、街中での役割分担を進めていくことができ、ただでさえ人手不足なエリマネ組織の負担を軽減させ、より必要とされるミッションに取り組めるようになるのでは、とも思うのである。

その必要とされるミッションは例えば、International Downtown Association（アメリカのエリマネ業界団体）が開く「世界都市リーダーシップサミット」で話された成果^{注(7)}を借りれば、以下のようなことが上位に来るはずである。

- ・物語を語る
- ・共感者の力を引き出す
- ・都市の誇りを育てる
- ・関係者間の通訳をする

話を戻すとそういう訳で、「これだって公共性のある、まちづくりだよな。」というモノ・コトについて、少しばかり考えたいと思う。

3-1 私的な空間

名古屋市西区にある円頓寺商店街で活動する、ナゴノダナバンク代表の市原正人氏から聞いた話を紹介したい。市原氏は商店街の空き店舗へ様々な個性ある店舗を呼び込みまちを再生させてきた人物であるが、なぜ円頓寺に魅力を感じたかというエピソードが興味深い。それは、まだ空き店舗も多く下火の商店街であった

円頓寺を訪れた際に飲食店で遭遇した、外の静けさとは対照的な店内の熱気に、驚いたというものである。市原氏は寂れた商店街を再生しようと思った訳ではなく、店で感じた熱気を多くの人に知って欲しい、外部（アーケード下といった公共空間）にも持ち出したいと思い、活動を始めたのである。^{注(8)}

なぜこのエピソードを持ち出したかという点、当たり前の話ではあるのだが、いわゆるまちづくりといった活動が特段に行われず、公共空間が積極的に活用されていなかったとしても、そこには豊かな公共性が存在していることを、言いたかったからである。^{注(9)}

店の持つ公共性に関して、商学者である石原武政氏は「ジェイコブス（筆者注：ジェイン・ジェイコブスを指す）が「街路の日常の所有者」というのは、街路に沿って生活を営み、それゆえ街路の安全性について利害をもつ「定住者」であり、小売商人を含む事業者はその中心的役割を担うものと考えられる。彼らは（中略）「街路の目付役であり、歩道の保護者」となる」²⁾と述べている。私がここから引き出したいのは、例えば、都市再生推進法人でもある錦二丁目エリアマネジメント株式会社の阿部充朗氏が「喫茶七番（筆者注：同法人が運営する喫茶スペース）を毎日開けていることが、どれだけ多くの公益を地域にもたらしているか気付けた」と話すように、まちへの眼差しを持つ店がただそこにあり続けることが、まちづくりに果たそうとするその役割である。^{注(10)}

3-2 個人の活動

地域まちづくりの文脈で、名古屋市が2023年から取り組んでいる事業に「ポックアップスクール」がある。これは、基本的にエリマネ組織等には属さないが、まちづくりに関心のある方々を対象に、特定の実際のフィールドにおいて自分の関心ごとと地域の課題を掛け合わせた実証実験に取り組んでもらい、既存のエリマネ組織等とも連携しながら、まちづくりの新しい

かたちを模索していこうという取組みである。直近の2025年は地下鉄新栄町駅周辺エリアをフィールドとして取り組んだ。新栄に縁のある・ないに関わらず、年齢層も20代から60代までと幅広い24名の参加者が集まり、地域内のまちづくりに積極的な企業や団体、地縁組織等とも連携しながら、4つの実証実験が生まれた。^{注(11)}実証実験としては、2025年の11月に一旦の取組みを終えたが、これを機に繋がった参加者や地元企業等が実証実験の内容をベースにしながら、活動の継続を模索しているところである。

このようにエリマネ組織等に属さない方々発の取組みである^{注(12)}ため、継続性を持たせていくことが課題ではあるが、地域のまちづくり団体と公共性を帯びた個人の活動を連携させていくことは本論の問題意識からすると、まちづくりの領域を広げてみるという点で、有用な論点ではないかと思う。

3-3 プラットフォーム

前節でまちづくり団体と個人との連携の可能性について見たが、国土交通省では官民連携まちなか再生推進事業において、エリアプラットフォームの形成を支援している。エリアプラットフォームは、マクロからミクロまでまちづくりの担い手である様々な主体が集まり、協議や調整を行う場である。実例として名古屋では、熱田神宮周辺のまちづくりを推進する「熱田神宮周辺エリアプラットフォーム」がある。

また、名古屋市は2025年10月に、まちづくり団体の“ゆるやかなつながり”を考えることを目的としたフォーラム「となりのシバフ」を開催した。そこでは、都心部を中心に、まちづくり団体同士がどのようにゆるやかに連携していけるか、または、広域なエリアの方向性を共有することで団体間が協力して取り組めることは何かなどが議論された。これは2025年12月に立ち上がった、産官学民連携のプラットフォームを目指す「NAGOYA 都心会議」^{注(13)}

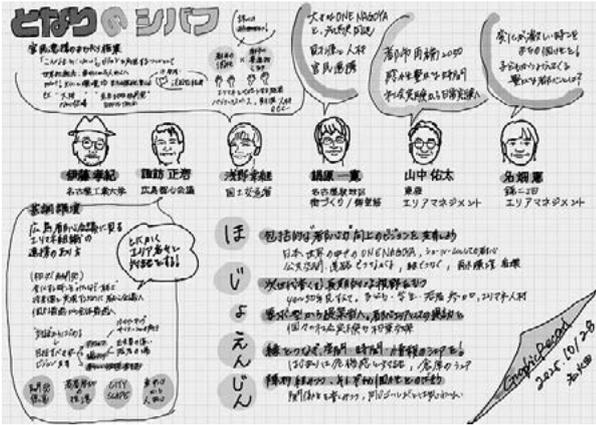


図1 となりのシバフのまとめ (作成：名畑恵氏)

ともリンクする話である。

このような、様々なプラットフォーム形成に向けた動きについて、本論での議論に即して思うのは、どれくらいの粒度で全体の方向性を共有していくのが望ましいかということと、そして、何かを決めることよりも、様々な活動を互いに認め合うことに、まずは重きを置いてもいいのかもしれないということである。そうすることで、まちづくりの領域を広げることができ、結果として本章の前半でも触れた、エリマネ組織を本来のミッションに向かわせることが叶うのではないかと思う。

4 おわりに

ここまで、国土交通省の懇談会での議論などを手掛かりに、なぜエリマネを推し進めていくのかといった目的を見定めていくための、公共性の概念をアップデートする試みに向けて、まずはまちづくりの領域を一度広げてみるという論点について考えてきた。もちろんこれでアップデートの準備が整ったわけではない。引き続き検討を進めるとともに、本論への様々なご意見・ご批判をいただけたら幸いである。

ところで、2-3で整理した本論のもう一つの問いである、公共性の概念をアップデートするために、行政がこれからできることは具体的

に何だろうか。最後に少しだけ考えたい。

やや拙速ではあるが、その答えの一つとして、まちでフラットに対話を続けられるための“場づくり”があるように思っている。行政が公共性の概念を積極的に定義していくことは困難を伴うだろうが、少なくとも対話の場の設計をすること自体は、行政が担っていける領域だと思うからだ。そして、どんな場を用意できるかに、行政職員の技量が問われている。

終わりに、今後の議論のため、場の設計に向けたヒントとして、先人の思想に触れたい。それは、デザインという言葉がイタリアで定着していなかった1940~50年代に、デザイナーではなくプロジェティスタと呼ばれていた人々の考えである。吉江俊氏の「迂回する経済」の考え方にも通ずるものがあるが、批評家の多木陽介氏によれば、プロジェティスタたちは「目的地に急いで行こうとはしません。(中略)ぐるぐる回りながら目的地まで向かうのです。しかも、近づけば近づくほど速度を落として慎重に歩いていきます。(中略)目的地にスッとたどり着こうとするのではなく、遠回りしながら様々な学びを得ていく」³⁾のです。

補注

- (1) 「都市の個性の確立と質や価値の向上に関する懇談会」における、全国エリマネネットワーク事務局 長谷川隆三氏からの提供資料に詳しい。
<https://www.mlit.go.jp/toshi/content/001877709.pdf>
- (2) 竹本圭吾 (2024.11) 「私的空間の公益化の可能性—「ナゴヤ商店街オープン」の挑戦と戦略—」、生活経済政策、No.334、pp.17-22、生活経済政策研究所 <http://www.seikatsuken.or.jp/database/files/n202411-334-004.pdf>
- (3) 名古屋市の地域まちづくり制度の概観については、以下に詳しい。
 吉村輝彦 (2022.9) 「地域主体のまちづくりの推

進のための支援の仕組み～名古屋市の「地域まちづくり」を中心に～」アーバン・アドバンス、No.78、pp.5-15、名古屋都市センター

- (4) 国土交通省 当該懇談会ウェブページ
https://www.mlit.go.jp/toshi/toshi_machi_tk_000088.html
- (5) (1) に同じ。
- (6) 同じような考えで、既存のまちづくりの意義を認めながらもそこからの脱却を試みようとしているものに「エリアリノベーション」が挙げられる。エリアリノベーションでは“稼ぐまちづくり”という言い方をすることもあるが、それが意味するところは、これまでまちづくりという言葉には過剰に善意や社会貢献といったボランティア精神の意味が込められ過ぎていて、儲けることはまちづくりではないとされてきたことに対して、稼ぐようなやり方であっても公共性を高める取組みだと言えるケースはあるのではないかということである。それは、まちづくりの領域を広げながら、まちづくりを積極的に解釈していこうという代表的な潮流である。
- 馬場正尊+Open A (2016)「エリアリノベーション」、pp.14-15、学芸出版社
- (7) 「世界都市リーダーシップサミット」については、例えば以下で触れられている。
- 後藤太一+リージョンワークス (2025)「経営戦略としての都市再生」、pp.262-264、学芸出版社
- (8) 円頓寺商店街の再生の経緯については、以下に詳しい。
- 山口あゆみ(2018)「名古屋円頓寺商店街の奇跡」、講談社
- (9) 公共性は当然に私的な空間にも存在する。以下に詳しい。
- レイ・オルデンバーグ (2013)「サードプレイスーコミュニティの核になる「とびきり居心地よい場所」」、みすず書房
- (10) このことを表す優れたエッセイとして、名古屋市南区の笠寺で書店「ブタコヤブックス」を営む船張真太郎による「ただそこに居る」がある。かさでのまち編集室が発行するローカルメディア

「かさなる」第4号に収録。

- (11) 実証実験イベント「URBAN MIXED FUTURES」プレスリリース記事
<https://on-co.jp/news/pr2025poc-shinsakae/>
- (12) これまでの成果としてポックアップスクール参加者が、対象フィールド内のエリマネ組織等に加入することも起きている。
- (13) NAGOYA 都心会議は、名古屋鉄道など企業や地域団体、教育機関、行政等がプラットフォームを形成し、名古屋駅地区から栄地区にかけての都心部に焦点を当て、地域経済の活力ある持続的な発展のため、2025年12月に設立された。産官学民連携による成長戦略・新たなビジネス環境の創出や、ヒト・コトをつなぐコミュニティの醸成、国内外に広く魅力を発信し多様な人材と機能を都心部に呼び込むことなどを目標としている。

参考文献

- 野澤千絵 (2025.9)「地域の個性を磨くこれからの都市再生・都市づくりの論点」、新都市、Vol.79、pp.3-7、都市計画協会
- 石原武政 (2006)「小売業の外部性とまちづくり」、p.63、有斐閣
- 「遠回りしながら「控えめに」デザインする。」、IDEAS FOR GOOD、
[https://ideasforgood.jp/2025/04/01/shiro_progettazione_/](https://ideasforgood.jp/2025/04/01/shiro_progettazione/)

なお、タイトル内の「共感の基盤を養い」という表現については、以下を参考にしている。

與那覇潤 (2021)「歴史なき時代に 私たちが失ったもの 取り戻すもの」、朝日新聞出版

名古屋都市センター事業報告

作品づくりと社会貢献の両立を目指して

講師：建築家 坂 茂

日時：2025年9月14日（日）13:00～15:00

場所：名古屋都市センター 11階まちづくり広場



1 紙管の技術確立と環境建築

今日は「作品づくりと社会貢献の両立を目指して」というタイトルにあるように、前半は普段つくっている建築の作品について、後半は30年以上続けている災害支援のお話をさせていただきます。

アメリカの大学を卒業して日本へ帰国し、経験もない中で最初に取り組んだのが展覧会の企画と会場構成でした。大好きなフィンランドの建築家アルヴァ・アアルト氏の展覧会を企画し、建築的な空間展示をしたいと思ったのですが、予算がなく、アアルト氏のようにふんだんに木を使うことはできません。しかも、1カ月程度の展覧会のために大切な木を使い、会期終了後に解体してゴミにしてしまうのはもったいないと感じ、代わりになる素材を探しました。

そこで目に留まったのが、事務所にあったロール状のFAX用紙の紙管（食品包装用ラップの芯のような再生紙の筒）でした。紙管屋さんによると、どんな長さや直径でも安価に製作できるとのこと。それでアアルト氏の「ヴィープリの図書館」の木の天井のようなものを紙管でつくり、太めの紙管で間仕切りを設けました。そこで分かったのは、紙管が思った以上に強いということです。

当時は、1986年でバブルの絶頂期。環境問題やエコロジーがまだ注目されていない時代でした。しかし私は「モノを捨てるのが苦手」だったため、構造が専門の早稲田大学の松井源吾先生に協力いただき、紙管を建築材料として使う構造実験を始めました。

1990年、小田原で計画した仮設ホールでは、まだ紙管で建築基準の認定（大臣認定）を取ることができなかったため、主体構造は鉄骨造としました。小田原市から実験の許可を得て、内壁・外壁はすべて自立する紙管（直径55センチ、長さ8メートル、厚み15ミリ）で構成。全部で330本を使用しました。設計上の工夫として、直径120センチの紙管の中をトイレにし、万が一トイレトーパーがなくなったら内壁を剥がして急場をしのげるようにと考えました。

その後、紙管で大臣認定を取ろうとしても、誰も依頼してくれないので自分の「週末の家」を実験的に建設。世界で初めて紙を主体構造としたパーマネントな建築として大臣認定を取得しました。

さらに翌年、岐阜の雪深い地域で工務店から「冬でも大工が作業でき、鉄骨を使わない屋根をつくってほしい」と依頼を受け、紙管でつくりました。これも実験によって木のジョイントを設計して、第2号目の大臣認定を取りました。

2000年には、ドイツの「ハノーバー万国博覧会」でメインテーマが環境問題となり、日本で唯一リサイクル材を使った建築を手がけてい

坂 茂

ばん しげる

1957年東京都生まれ。1984年米クーバー・ユニオン建築学部を卒業後、1985年に坂茂建築設計を設立。再生紙を建築資材に使うなどさまざまな独自の構造・工法を開発し、作品づくりと並行して、世界各地で災害支援に取り組む。1995年にはNGO「ボランティア・アーキテツ・ネットワーク（VAN）」を設立し、2014年にプリツカー建築賞を受賞。そのほか、高松宮殿下記念世界文化賞 建築部門（2024年）など、受賞多数。現在、芝浦工業大学特別招聘教授。2025年3月より日本芸術院会員。

た私に日本政府館の設計依頼が来ました。そこで、学生時代から憧れていたドイツのフライ・オットー氏に協力いただき、約2,500m²を覆う世界初の紙管のグリッドシェル構造を実現しました。

紙管は地元のドイツの紙管工場で作ってもらったのですが、解体したあとにすべての紙管を引き取って、リサイクルして、また再利用するということまでお願いしました。コンクリートはリサイクルが難しいため使わず、基礎は木で箱をつくり、中に砂を詰めて代用しました。建物を覆う膜材も、防水・不燃加工を施した紙を使用。ジョイントは紙管が三次元に回転することを許容し、かつ解体が容易な布テープで開発しました。

次に紹介するのは「ノマディック・ミュージアム」です。カナダ人アーティストのグレゴリー・コルベール氏から「美術館をつくり、それをまちからまちへ、国から国へ移動させたい」という依頼を受けました。そこで20フィート（約6メートル）の船積み用コンテナを構造に使うことを考えました。コンテナを選んだ理由は、輸送可能だからではなく、世界標準であるため、世界中どこでも中古コンテナが手に入るからです。ニューヨークなどの地元のコンテナヤードから期間限定で借り、使用後に返却することで「手ぶらで移動する可動美術館建築」を実現しました。

コンテナは市松模様に積み、角の既存ジョイントで緊結して構造を安定化。内部には長さ



図1 ノマディック美術館 ニューヨーク
(撮影者：Michael Moran)

10メートルの紙管で屋根を支え、紙管と紙管の間にグレゴリー氏の作品を展示しました。

2 まちの風景と一体化する建築

2004年のスマトラ大地震では、津波が近隣諸国に押し寄せ、スリランカ南海岸の漁村は壊滅状態になりました。その一つの村を再建してほしいという依頼を受けて訪問した際、私はそれまで知らなかったスリランカを代表する建築家ジェフリー・バワ氏の存在に驚きました。彼の建築に感動し、災害支援活動でスリランカを訪れるたびに彼の作品を見て回りました。活動を支援してくださった地元会社の社長から依頼された住宅は、バワ氏の影響を受けたもので、大きな景色を絵画のように切り取る「ピクチャーウィンドウ」を設け、海とプールを一体化させています。近隣には安藤忠雄氏やバワ氏が設計した別荘もあり、ボートに乗ると三者の建築が並ぶスポットとなっています。

大分県立美術館では、「まちにひらく」をコンセプトにしました。美術館は、よくブラックボックス、ホワイトキューブと言われるように閉鎖的な箱がほとんどのビルディングタイプになっています。よく地方でタクシーに乗って大きな建築の現場があると、運転手さんに「誰がつくったのですか？」と聞くのですが、当然建築家の名前ではなく、ゼネコンの名前があがります。どうも美術館や音楽ホールは一般の人には敷居が高く、中に入るまで何があるか分からない、非常に閉鎖的な建物だと気づきました。そこで、美術館をもっとまちに開きたいと考えたのです。前面には水平折れ戸（バイフォールディングドア）を設け、季節の良い時にはドアを開放することで、道路と一体の空間となり、外と中がつながり、イベントなどが同時に行われる空間になっています。地方コンペでは、「地方らしさを出すこと」が要項に書かれていることが多いのですが、大分は竹細工が有名でしたので、3階のギャラリーの構造は、木を組んで

竹を編んだような構造にしています。

次は、関西国際空港を設計したイタリアのレンゾ・ピアノ氏とイギリスのリチャード・ロジャース氏の共同設計で、1977年に完成したパリを代表する近代美術館「ポンピドー・センター」です。2003年、この美術館が分館「ポンピドー・センター メス」をフランス東部のメス市につくる国際コンペを開催し、私は運良く優勝しました。

分館の敷地は中央駅南側の空き地でした。まちの中心は駅の北側で、市役所の前には有名なシャガールのステンドグラスが使われている大聖堂もありましたから、私は「まちの中心とつながる美術館」にしたいと考えました。そこで、幅15メートル・長さ90メートルのギャラリーチューブを3本、45度ずつずらして積み重ね、両端には巨大なガラス窓を設け、これをピクチャーウィンドウとしました。一番上のチューブは大聖堂を、二番目のチューブは中央駅をピクチャーウィンドウ化しています。かつての戦争でドイツに占領されていたメス市には、街中にドイツの素晴らしいクラシカルな建築があり、この中央駅もそのうちの一つでした。

ギャラリーチューブの上には、伝統的な竹を編んだ帽子のパターンから着想を得た、大きな木造の屋根をかけています。竹編みでよく使われる六角形と三角形の組み合わせは、三角形があることで筋交いなしでも水平構成が保たれ、各交点で材が2方向しかぶつからないため編むことが可能です。これを木造に応用し、上弦材と下弦材に同じパターンを組み、間に木の束を立ててボルト1本で縛ることで複雑な鉄骨ジョイントを不要にしました。「せっかく木造をやるのだから木造でしかできないことをやりたい」と考え、鉄のジョイントに頼らず、木材をオーバーラップさせる方法を考えました。

このシステムによってギャラリーチューブの複雑なパターンがそのまま残り、真上から見ると六角形と三角形の組み合わせですが、引っ張ったり曲げたりすることで独特の形状になっ



図2 ポンピドー・センター メス
(撮影者：Didier Boy de la Tour)

ています。

このプロジェクトでは、実施設計から現場管理まですべて自分で担当したいと思い、パリのポンピドー・センターの7階テラスに紙管と木のジョイントで仮設事務所を建設しました。難工事により合計6年間家賃なしで居候することになり、しかも仮設事務所は展示物の一部として扱われたため、友人が会いに来る際も入場券を買わないと入れないという状況でした。今はこれが解体されて、ポンピドー・センター メスの下にギャラリーとして移築されて使われています。

3 日本の木造建築への提言と新工法

次は、スイス・チューリッヒに建設した7階建ての木造オフィスビルです。日本では同じものをつくることはできません。鉄骨のジョイントを使いたくなかったので、柱を2枚の梁で挟み、直交する梁の断面を楕円形にしました。楕円形にすることで回転を防ぎ、横力に強いジョイントを鉄骨なしで実現できたのです。

日本でこれができない理由は、法規的な面と技術的な面があります。まず、日本には非常に厳しい消防法規があり、木造ではそのまま建設できません。ではヨーロッパではなぜ可能かという、「燃えしろ設計(オーバーサイジング)」という考え方があるからです。構造上必要な断面よりも厚みを増しておく、それが燃えしろとなり耐火性能を確保できます。実験では25

ミリで30分耐火、45ミリで1時間耐火が認められています。このオフィスビルは1時間耐火仕様で、45ミリの燃えしろを確保し、すべて純粋な木造で建てられています。

私は「ガラパゴス木造」と呼んでいますが、日本ではプラスターボードやセメントを入れ、表面だけ薄い木を張って「木造」と称する建物がつくられています。しかし薄い木を最後に張るだけなら、中身が鉄でもRCでもコンクリートでも変わりません。さらに、2時間耐火のような過剰な耐火性能を木で実現する必要はないと考えています。

そこで私は、日本の「ガラパゴス木造」に対抗し、日本だからこそできることをやろうと思いました。名古屋にあるタマディック本社ビルがその例です。この規模の建物は純木造では建てられません。しかし、セメントやプラスターボードは使いたくありませんでした。そこでコンクリート構造を採用しつつ、型枠をCLT（直交集成板）でつくり、そのまま仕上げとして残しました。実験でCLTがコンクリートと一体化することで曲げに効くことを確認し、大臣認定を取得した「木とRCのハイブリッド構造」です。通常であればコンクリートが完全に固まるまで下の作業はできませんが、この方法なら早い段階から作業が可能です。非常に合理的で、コスト面でも時間面でも有効な工法だと考えています。

4 環境技術と建築の融合

次は、パリのセーヌ川に浮かぶ音楽ホール「ラ・セーヌ・ミュージカル」をご紹介します。ここは高速道路が集まる結節点で、「シンボリックな形をつくってほしい」というのが命題でした。内部には1,200人収容の音楽専用ホールがあり、それを木でつくりました。周囲には大きな「帆」と呼ばれる構造があり、これは太陽光パネルで太陽を追尾して動きます。発電効率を高めつつ背面に影をつくり冷房効果を高

め、時間によって建物の形が変わることでシンボル性を表現しました。屋根の下には4,000人収容の多目的ホールと子どもの音楽学校も入っています。

ロビーでは木の裏側やソーラーパネルの裏が見えます。タイルは、日本で玉虫の羽を張ったタンスの記憶から着想し、ヴェニス近郊ピチェンツァのモザイク工場で開発したものです。光の当たり方によって赤から緑に色が変わるモザイクタイルを用いました。音楽ホールの天井はすべて紙管で、直径の違う紙管を輪切りにして音響設計とともにつくり、音響効果も非常に良い紙の天井になっています。

台湾・台南市に建設した市立美術館では、台南のシンボルフラグである五角形をモチーフにした「フラクタルルーフ」を採用しました。ギャラリーを積み木のようにずらしながら積み重ね、屋根を彫刻や造園にすることで、自由に登って、どこからでもギャラリーに入れるようになっています。

シミュレーションでは、屋根がない建物は表面温度が60℃になると仮定されます。通常の屋根を付けると空調削減効果が約10%ですが、まだ放射熱が残ります。これに対してフラクタルルーフを載せると、大きな木の下にいるように葉が気流を起こして涼しくなるのと同じ効果があり、計算上15%の空調削減効果が得られることが分かりました。そのため、この美術館ではフラクタルルーフを設け、うつろう光と影が吹き抜けのアトリウムに差し込むようにしています。

5 建築家の責任とは何か

なぜ災害支援の活動を始めたのかという話をしますと、アメリカの大学から帰ってきて10年ほどは実務を覚えるので精いっぱいでしたが、やっと周りが見えるようになったときに、私は建築家という職業が「あまり社会の役に立っていないのではないか？」と気がつきました。歴史的に見てもそうなのですが、我々の

クライアントのほとんどは政治力や財力を持つ「特権階級」の人たちです。建築家は、彼らが社会に力を示すモニュメントをつくるお手伝いをしているわけです。決してモニュメントをつくるのが嫌なわけではありません。しかし、自分の知識と経験を、特権階級ではない一般の人々や、災害で家を失った方々のために生かすことができないかと考えました。

特に、地震が起こったときに気づいたのですが、人が怪我をしたり亡くなったりするのは地震そのものではなく、建物が崩れるからです。これは建築家の責任でもあるはずなのに、復興時には我々のところに多くの仕事が舞い込みます。一方で、劣悪な避難所や仮設住宅で苦しんでいる被災者の方々もいます。それを改善し、人々の命と尊厳を守ることも建築家の責任ではないか。そう考えて、私は災害支援の活動をするようになりました。

6 災害支援の原点とパーマネント建築

1994年、ルワンダで内戦が起こり200万人が難民となりました。国連難民高等弁務官事務所がキャンプを設営しましたが、雨期は非常に寒く、人々は震えていました。どれだけ医療活動をしても効果が薄いのではないかと思い、私は国連に手紙を書きましたが返事は来ません。そこでジュネーブの本部をアポなしで訪ね、運良くシェルター開発担当者に会うことができました。紙管のシェルターを提案したところ受け入れられました。

当時、国連の典型的なシェルターは、難民が木を切り、国連から支給されたプラスチックシートをかけるだけのものでした。200万人が木を切ったため森林破壊が深刻化し、環境問題を避けるため国連はアルミパイプを支給しました。しかし、この地域ではアルミが高価で、難民が売ってしまい再び木を切るという悪循環に陥っていたのです。そこで、一軒当たり50ド

ル程度の最小限の予算で森林伐採を防ぐための紙管のシェルターを開発し、私はコンサルタントとして仕事を始めました。

1995年には、阪神・淡路大震災が発生します。被災地を訪れると、公園でベトナム難民の人々がブルーシートのテント生活をしていました。衛生状態も最悪で、雨が降れば水浸し、天気が良いれば40度を超える状況です。そこで学生を集め、キリンホールディングスから寄付されたビールケースに砂袋を詰めて基礎とし、紙管で仮設の「紙の家」を建設しました。

さらに、コミュニティセンターとして「紙の教会」を建設。結婚式や映画会、音楽会などが開かれ、近隣の人々に愛されながら10年間使われました。その後、台湾の地震被災地に移築され、現在もパーマネントな教会として使われています。

この経験から「何が仮設建築なのか?」「何がパーマネント建築なのか?」と考えるようになりました。商業建築は30年もすれば建て替えられてしまいます。つまり商業建築も仮設建築なのです。だからこそ、紙でつくった建物でも人々に愛されればパーマネントになり得る。それが私の考える仮設建築とパーマネント建築の違いです。

その後も災害支援を続けました。1999年にはトルコで大地震が起こり、仮設住宅を建設。2001年、インド・グジャラート州の大地震では伝統的な土の基礎と床をつくり、住宅や小学校として活用しました。この建物は現在も地域のクリニックとして愛されています。

2008年、中国四川省成都の大地震では、地元の校長先生から依頼を受け、うちの学生と現地大学生が協力。わずか5週間で紙管と木のジョイントによる9教室、500m²の仮設小学校を完成させました。

2009年、イタリア・ラクイラの大地震では、音楽のまちで演奏の場が失われ、市長から仮設音楽ホールの依頼を受けました。ローマの日本大使館の支援もあり、当時の大統領ベルルス

コーニ氏と麻生氏が模型や紙管を持って国際会議に参加。約6,000万～7,000万円の資金が集まりました。厚い壁を鉄骨と砂袋で作り遮音効果を高め、内部は直径の違う紙管で音響効果を整えた仮設音楽ホールが完成し、今も愛されています。

2010年、ハイチの大地震では、材料もボランティアも不足していたため、サントドミンゴの大学と協力し、紙のシェルターを建設。地元の人々が自ら手を動かして完成させました。



図3 避難所用・紙の間仕切りシステム



図4 講演会ホール展示の様子

7 質の高い仮設住宅への挑戦

阪神・淡路大震災でも驚いたのですが、避難所にはプライバシーがありません。やはり、プライバシーは人権上最低限必要なものだと思います。特に女性は車中泊を余儀なくされ、エコノミークラス症候群で亡くなる方が多かったです。

同じようなことが再び起こると考え、新潟県中越地震（2004年）のときから学生を連れて行き、家族ごとのプライバシーを確保する間仕切りをつくり始めました。当初は役所から「間

仕切りなどない方が管理しやすい」等の理由で認めてもらえませんでした。粘り強く改良を続けました。

熊本豪雨（2020年）では、地元の医師から「飛沫感染防止に非常に有効だ」と評価され、16年間つくり続けてようやく内閣府が防災倉庫への備蓄を認めてくれるようになりました。

典型的なプレハブ仮設住宅は、雨漏りや結露があり、隣の音も丸聞こえで住み心地が悪い。30m²で1,500万円近くかかっているにもかかわらず、2年で住人がいなくなり、結局はゴミとなってしまいます。

東日本大震災では土地が流動化していて、平屋の仮設住宅では建て切れないと考えました。そこで宮城県女川にコンテナを市松模様に積んだ3階建ての仮設住宅を建設。コンクリートは打たず、鉄板の上にコンテナを積み上げて190世帯をつくりました。コンテナとコンテナの間は自由な空間となり、リビング・ダイニングに活用。学生たちには家具をつくってもらいました。

能登半島地震では珠洲と輪島にDLT仮設住宅を建設しました。これは「恒久仮設住宅」と呼ばれています。女川町のコンテナ仮設と同じ予算・広さで、DLT仮設住宅も同じ基準で建設されましたが、パーマネントに使えるものになっています。DLTはダボを金槌で打ち込み、接着剤なしで標準材を板状にする技術。ずらしてフィンガージョイントをつくり、このコンテナ状の箱を積み上げて、3カ月で130世帯を完成させました。



図5 女川コンテナ多層仮設住宅
(撮影者：平井広行)

8 ウクライナでの新たな挑戦

最後に、ウクライナでの活動を紹介します。日本の避難所と同じように難民の人たちにプライバシーがなかったため、ポーランドの建築家と共同で間仕切りをつくりました。若者たちのTシャツのロゴに「VAN」と書かれていますが、これは「ボランティア・アーキテクト・ネットワーク」の略で、結局「坂」という僕の名前にもなります。彼らがポーランド、スロバキア、ウクライナ、ベルリン、パリで避難所の間仕切りをつくってくれました。

次に、ロシアが発電所を爆破したため、函館で非常に軽くて性能の良い、薪で料理もできるストーブを見つけ、200個を買い取り現地で配布しました。人々は喜んで受け取ってくれましたが、家は焼かれ、怪我をしている人もいるという厳しい状況でした。

さらに、ポーランドの学生と一緒に新しい構造材を開発しました。グラスファイバーをプラスチックで固める方法で、繊維を置いて刷毛で塗るだけなので工場や機械がなくても学生が作ることができます。これによって軽くて断熱性能の高いユニットをつくり、復興住宅の準備を進めています。特別な技術ではなく、昔から中型ボードやサーフボードに使われているものと同じ技術なので、どこでも簡単にでき、工務店や既存の建材に頼らず建設可能です。学生たちは1日で組み立てています。

病院の設計も進めています。リヴィウの市長から「地元のCLT材を使って病院をつくってほしい」と依頼されました。ウクライナも日本と同じ厳しい消防法規があり、25,000m²規模の病院は法規上建設できません。しかしEUの建築法規では可能であり、ウクライナはEU加盟を目指しているため、市長の英断で「EUの建築法規で初の病院」を地元の集成材で建設することになりました。現在、地元の会社と一緒に実施設計を進めており、来年には着工予定です。

こうして世界中で、人々に愛される建築をつくることを目指して仕事を続けています。ありがとうございました。

9 《質疑応答》 建築の「これから」を問う

講演終了後、会場を訪れた学生や一般の方々からは、素材の可能性から都市の将来、そして緑と建築の理想的な関係性まで多岐にわたる質問が寄せられました。

Q：いつからなぜ建築家を目指されたのですか。

A：もともとは大工になりたかったのですが、中学2年のときに技術家庭の授業で住宅を設計する課題がありました。私は自分の家を設計して模型をつくり、学校で展示もされました。「これはもう建築家になるしかない」と、そのときからずっと一途に考えています。

Q：大学で建築を学んでいる者です。素材や構造への意識を強く感じました。学生の頃から持てる構造への意識とはどのようなものがありますか。

A：建築の歴史を振り返っても、その時代の流行に流されず、独自の素材や工法を開発してきた建築家があります。私も学生時代から独自の素材とか構造とか工法を開発したいと思っていましたし、なるべく時代に流されないように、自分の工法や材料を開発したいという思いで今も取り組んでいます。

Q：紙管メーカーの人間です。紙管の可能性について、建築以外に家具などへ転用できる可能性はどうお考えですか。

A：これまでに紙管を使って、家具もいくつもつくっています。四角い紙管を使って四角いトレットペーパーをつくったこともあります。四角だと積むときや梱包するときに隙間がでず便利ですし、抵抗があるのでお子さんが引っ張っても紙がたくさん出てしまうことがあります。家具への転用の可能性はまだあると思います。

Q：持続可能な家づくりを考えた場合、デザイン性や耐久性をどのように取り入れていますか？

A：構造的・材料的に持続可能な建築をつくることは技術的には全く問題なく可能です。しかし、日本特有の問題が持続可能性を難しくしています。一つは世代ごとに住生活のスタイルが変わること。もう一つは税制の問題で、相続税を払うために土地を分割し、家を解体せざるを得ない状況です。商業建築も30年程度で建て替えられるため、解体を前提に材料や工法を考える必要があります。解体しやすさや材料の再利用まで含めて持続性を考えるべきだと思います。

Q：都心部で増え続けているマンションや耐用年数を過ぎた公団や公営住宅と、建築家としてどう関わっていくべきだと思いますか？

A：日本の場合、耐震の問題があって壊さざるを得ない、補強しなければいけないという状況があります。ただ、公団住宅はリノベーションによって新たに活用される道が開けています。これから問題になるのはタワーマンションです。躯体よりも設備が先に劣化するため、大きな課題になるでしょう。東京では一極集中で大開発が進んでいますが、30年後に同じ需要があるかどうか誰も考えていません。住宅も商業建築も、解体後のことまで設計のクライテリアに含めるべきだと思います。

Q：これからの建築とコミュニケーション、コミュニティの作り方に関して、どのように発展していけばいいとお考えですか？

A：被災地に行くといつも学生と一緒に作業をするので、誰でも早く特別な技術が無くてもつくれる建築が重要じゃないかと思っています。材料が重ければ重機が必要になりますから、紙のような弱い材料でも耐久性のある強い建物がつくれます。そういうもののほうが学生レベルでも簡単につくれます。コミュニティとかコミュニケーションとか、無理やり考えるというよりは、とにかく周りの人を巻き込んで一緒に

つくる、そういうことを考えています。

Q：最近、壁面緑化や屋上緑化がよく見られるようになっていますが、緑と建築との理想的な関係をどのようにお考えですか？

A：植物とは少し違いますが、建物を設計する際、当然ランドスケープは非常に重要です。住宅でもそうですが、大きな仕事であればもっと重要になってきます。今までは、建築家がデザインをして、その隙間にランドスケープアーキテクトが植栽を配置するプロセスが一般的ですが、私は少し大きな敷地の場合、まずランドスケープアーキテクトにデザインしてもらい、その中で最適な場所に建築を配置する逆のプロセスをとります。植物は隙間を埋めるものではなく、建築と一体になって成り立つものだと思います。屋上緑化など環境上重要な取り組みも、一からランドスケープや植物に詳しい人と協力して設計することがこれから重要だと思います。

Q：大阪万博で手掛けられたパビリオン「ブルーオーシャン・ドーム」にはどんな思いや考えがありましたか？

A：とにかく説明しなくても分かる建築をつくりたいと思いました。一切言葉で説明なく、年代関係なく理解できるようなパビリオンをつくったつもりです。私はこれからも説明抜きに使い手が理解してくれる、あるいは喜んでいただける建築を目指したいと思っています。



図6 講演会の様子

建築系愛知16大学共同企画展 2025

「にぎわいの質を問う 久屋大通南エリアへの提案」

日時：2025年12月14日（日）15:30～18:00

場所：名古屋都市センター 11階ホール

建築系愛知X大学共同企画展（X部分には参加大学数が入る）は、愛知県内の建築系学科のある大学に参加していただき、2008年から開催している。設定されたテーマ・エリアでの学生による設計競技の公開審査とあわせて、そのテーマ・エリアに関係の深い有識者や地域の活動者、行政職員などを招いてトークセッションを開催している。今回は16大学に参加していただき、「にぎわいの質を問う 久屋大通南エリアへの提案」をテーマとして実施した。

■建築系愛知16大学設計競技の概要

久屋大通は、北は外堀通、南は若宮大通に至る南北2kmにわたる公園道路で、戦後の戦災復興事業の目玉の一つともいべき公園道路として計画された2本の100m道路の一つである。久屋大通の再生については、2013年に基本方針を示した「栄地区グランドビジョン」が策定され、2020年には北エリア・テレビ塔エリアの再整備が行われた。その後、2025年には南エリアの再整備構想が策定されている。今回の

設計競技では、今後再開発が進められる久屋大通南エリアにあるべきにぎわいの質を問う空間を募集した。

学生それぞれが様々な観点から久屋大通南エリアを捉え、計45作品の提案があった。45作品から建築系大学教員らが優秀作品として選定した6作の中からトークセッションの登壇者の投票により最優秀作品を選出した。

今回は最多得票数が同率となったため、最優秀作品は2作品を選出した。最優秀作品は名古屋市立大学の『Re:Park - 地下駐車場の再編による上下と東西を繋ぐUnder Park -』、名古屋大学の『久屋四次元化構想』で、地下駐車場の再編により東西、上下を繋ぐ新たな人の受け皿とすることや、スーパーブロックと地形操作により4次元でつなげることが提案された。

最優秀作品及び優秀作品の6作品は、名古屋都市センターのHPに掲載している。

https://www.nup.or.jp/nui/human/lecture/lecture_backnumber_r7/lecture_backnumber.html



設計競技最終審査の様子

■基調講演 「建築+土木+ランドスケープ」

岩瀬 諒子氏（建築家 岩瀬諒子設計事務所）

1 人・まち・水辺をつなぐ

私は10年ぐらい前に設計事務所を立ち上げて、東京を拠点に「建築と土木とランドスケープ」を横断的に設計したいと思い、活動しています。堤防、トイレ、動物園など、あまり事例がない中、手探りでやってきました。建築・土木・ランドスケープを横断的に取り組もうというよりは、一生懸命やっていたら結果的に横断しているということが、振り返れば多かったと思っています。

まず、大阪市西区の木津川の堤防プロジェクト「トコトコダンダン」を紹介します。2012年にコンペがありました。堤防のデザインをしたいと思ってもなかなかできる仕組みが日本にはないですが、大阪の行政がすごく頑張っでデザインコンペをするという英断をされました。河川行政と文化行政が一緒になってコンペ要綱をつくり、普通は土木コンサルさんが日常業務の延長として行うプロジェクトを、資格は問わないデザインコンペとして公開で実施したのが素晴らしく、私みたいな実務経験がほぼない人がプロジェクトに関わることができました。

この場所は景観の授業で習う悪の風景と言われるようなカミソリ堤防（垂直護岸）で、人が水辺に近づきにくい状況でしたが、それを人の空間に仕立てました。工事途中、旧防潮堤が発掘されました。除去したくてもできず、普通だったら困るところですが、すごく面白いなと思いました。それをきっかけに断面図をよく見てみると、埋め立て後水害があっでかさ上げをして、その後の震災をきっかけに堤防を厚くしたといった歴史がありました。街と人との関係の歴史が



あつたことを知り、とても感銘を受けました。水と人との関係が、そのまま堤防の断面に表れていることを知り、今、堤防を設計するということは、これからの「親水」というレイヤーをどう上書きすべきか考えるようになりました。



図1 トコトコダンダン改修前後
(©Studio IWASE)

もともと要項上は、「広場」と「遊歩道」のデザインをするコンペでした。よくよく考えれば堤防のことだとわかるのかもしれないですが、当初の私は広場空間とか公共空間をつくるぞって思っていて、途中で、あつ堤防のデザインをしているんだ、と認識が変わりました。この堤防が現役の大阪の街を守る堤防ですけど、手前に段差があることで腰掛けたり、ピクニックをする人の背もたれとして家具のように使いこなされたり、いろんな使われ方をしています。

公共空間を設計していると、バリアフリーの話が出て、例えば階段の段差が危ないと言われます。あるとき敷地内にいたら、おじさんが杖をつきながらうろうろして危ないなと思ひ声をかけたら、近所の病院に入院をしている方で、リハビリをしに来ていますと。現場を訪れ

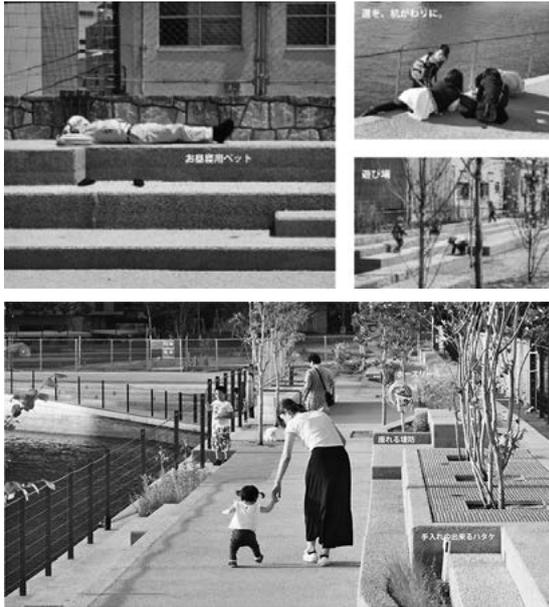


図2 様々な使い方をされるトコトコダンダン
(上©Studio IWASE、下©Masato Ikuta)

る中で、ハッと実感するような出来事も含めていろいろと学ばせていただきました。

公共空間を設計する上で、隣接地がどうあるかというのは、かなり大事だと思っています。「トコトコダンダン」に関しては、久屋大通のように街中というよりは、ちょっと外れた住宅と工業が入り混じるようなエリアで、カフェなどが近くにないような場所です。最近のPark-PFIみたいな感じで、将来はここにもカフェ欲しいな設計したいなと思っていましたが、実際に使われ始めると、逆にないからこそ、街中で買って、ここでピクニックをしますという意志を持って来てくれる人もいるということに気づき、今では「ないからこそ豊かさ」だと思っています。この花壇は住民が手入れできるようになっていますが、象徴として水撒き用のホースリールを常設のプロダクトとして設置し、手入れする人たちの気配が感じられるようにしました。たくさんの人で賑わっているかというよりも、人がいなくとも日常の風景として、どうあるべきかというのは特に設計の中で意識しています。

土木のプロダクト、例えば舗装材などでは、使いたい仕様が既製品にないときはデザイン

し、それが評価されれば商品化されることがあって、興味深いなと思います。人生の中でいくつこういうプロジェクトに関われるか限られてはいますが、建築家がプロダクトを通じて土木に貢献できることは嬉しいと思っています。

公共空間はできてからの維持管理や運用がとても大事だと思っています。オーダーメイド品を含めて、それをどう維持していくかを行政の方々とガイドブックを整えたりもしました。

2 開かれた街区公園

次に満寿美公園という街区公園のプロジェクトです。大阪の池田市にある1,800m²ぐらいの小さな公園です。皆さん、今回久屋大通に取り組みまして、かなり大きいスケールで苦労されたと思います。やっぱり公共空間ってどのぐらいのスケールを扱うかで何をすべきか、何がやれるかというのが全然違ってくるし、爽やかに乗り切るためにはどの程度までやるのか、スケールによるので大事ななと思っています。このプロジェクトでは、フラットな敷地に切土と盛土で土を移動することで、いろんな居場所をつくりました。

都市公園法で街区公園は250mおきに設置されることが目安になっており、一番日常に近い公園です。例えば大阪は都市公園の中の約85%が街区公園ですが、小さいがゆえに整備費もなく、一般的になんとなく緑があるだけの公園が多いです。でも身近な街区公園が変われ



図3 四方を集合住宅に囲まれた満寿美公園
(©Polar Design Inc)

ば周辺に住む皆さんの生活が変わるという点ではすごく重要だと思っています。

いわゆる街区公園はフェンスに囲まれて入口があって、中には三種の神器として遊具があって、トイレがあって、その裏側には裏っぼい空間があります。そういうものを改めて見直し、街区公園として整えました。このデザインは、一見適当にドーナツ型をつくっているようですが、少しずつ角度を急にしていくことで、リラクシングから遊びの空間になっていきます。急な傾斜、緩い傾斜、そしてほとんど傾斜がないところは通り抜けができるといったように丁寧に設計をしています。一人でも過ごせる場所、みんなと遊べる場所、ただ何もしなくてもいられる場所をつくっています。



図4 整備状況

大事なことを言い忘れましたが、最初は、公園のトイレを設計してくださいと依頼が来たのです。当時、公園トイレをリニューアルしていく東京トイレプロジェクトが注目されていて、カッコいいトイレをつくらうなどと思い進めていましたが、そのうちに違和感が生まれてきました。四方を集合住宅の中庭的な要素のある正方形の敷地に、通常のトイレをつくるとどこかに必ず「裏側」が生まれてしまいます。地形として盛り上げ、トイレを埋設することで、「裏側」をつくらないようにしました。きっかけとしてはトイレの建築設計でしたが、トイレだけでなく、公園全体を一緒にやりましょうと提案し、土木デザインチームとともにつくることになりました。



図5 公園のトイレ
(©yosuke ohtake)

3 動物と人の共生環境

次に、今、絶賛建設中のプロジェクトです。㈱日建設の土木デザインチームとともに池田市の公園設計に関わっています。最初の協働プロジェクトが満寿美公園で、2個目の大きなプロジェクトが今から紹介する、五月山緑地の中にある動物園です。ここではプレック研究所とも協働しています。

私はすごい動物好きで、ずっと動物園の設計やりたいなとつぶやいていました。約7,500m²の山裾の敷地で、とても傾斜が厳しく、なかなかバリアフリー勾配が取れないことや、動物園ではありますが度々の改修で、人と動物の距離がフェンスで何度も組み替えられて、動物が遠く感じられることが課題です。動物園としては、小規模なものです。全面リニューアルのためコンセプト全体を見直し、人と動物が対等な関係を築けるような共生の動物園を目指しています。週末にエンタメとして行く動物園から日常的に立ち寄る動物園や、動物が憩いそこに人間もいる、「動物公園のような場所」を考えています。

設計をすすめながら、動物たちにとっての公園とは何だろうと考えるうちに、小さい動物園はエリアが限られているので、彼らにとっての幸福を考えると、とにかく敷地を広く使えるというのが一番大事ではないかなと思うようになりました。建築でいうところのシェアの考え方で、建物を設計するだけでなく、誰と誰が同じ

エリアで暮らせるかというリサーチを始めて居住域の最大化するためのグルーピングを検討しました。

他にも各動物生態を意識し、エミューは、ダチョウに似た大きな鳥でとても速く走ります。エミューのバウンダリーはドーナツ型で計画しています。彼らを走らせるにはどうしたらいいのだろうと思い、ドーナツ型にし、フィールドを走れるエリア設定にしました。また、ヤギは高いところが好きなので、2つのエリアをブリッジで行き来する計画になっています。事務所のスタッフがモックアップで実験しました。ヤギとエミューは同居できないが、同じエリアの中で立体交差し、共存しているような風景をつくることができます。



図6 モックアップでの実験
(©Studio IWASE)



図7 ヤギとエミューがエリアの中で共存しているような風景 (©Studio IWASE)

エリアは3工区に分かれており、1工区目のできたのがウォンバットエリアです。今までは動物側が内側にいて、外から人間が見るという構成だったんですけど、それを反転して、ウォンバットが外と内を行き来するのを人間が探す

ことができ、ウォンバットからも人間を見ることができるような構成にしているエリアにしています。



図8 ウォンバットエリア
(上©Studio IWASE、下©Natsumi Kinugasa)

今回のテーマがまちづくりですが、まちづくりは建築だけを建てていけばいいというわけでもないし、ソフトのことも考えないといけないし、建築家としてもいろんな関わり方をしています。例えば池袋の商店街のおっちゃんたちに巻き込まれて、タウンマネージャーの國広純子さんと関わっているプロジェクトでは道路のデザイン画を描いてみたり、彼らのイベント的なことを手伝ったり、彼らの拠点づくりをリノベーション的に関わったりしています。また、気仙沼では、学識委員として関わりながら絵を描いていて、社会実験で視点場をリサーチしたり、視点場にベンチを置いてみたり作品として発表するというより、さまざまな小さな関わり方をしているプロジェクトも結構あります。私たちの事務所はまちと関わりつつ、何ができるかをその場その場で考え手をうごかしながら、今に至っています。

■トークセッション

岩瀬 諒子 建築家 岩瀬 諒子設計事務所

川口 暢子 愛知工業大学 准教授

名畑 恵 NPO法人まちの縁側育くみ隊代表理事

錦二丁目エリアマネジメント株式会社代表取締役CEO

山岡 真澄 名古屋市住宅都市局都心まちづくり課担当課長（栄開発）

米澤 隆 大同大学 准教授（コーディネーター）

久屋大通南エリアの課題と可能性

米澤●今日は、愛知県内の建築系大学の先生と学生さん、実務で建築に携わる方、企業や行政の方もいらっしゃいます。久屋大通南エリアをどのような空間にしたらいいか、このエリアの将来について語り合っていきたいと思います。

このエリアの可能性や課題について、現状の久屋大通南エリアの評価も踏まえて、川口さんからお話ししていただけますか。

川口●先日、鶴舞公園から新堀川、久屋大通の南エリアから北エリアの端まで歩いてみました。面白かったのは、それぞれのエリアで、そこにいる人たちの特徴が違うことです。鶴舞公園は、自由な発想で公園を楽しむ姿がたくさん見られました。南エリアはその界限や大須を利用する人々の休憩の場になっている。北エリアは周辺に子育て世代の方々が住んでいらして、穏やかな空気が流れていました。エリアが分節されていて、使っている人が選んでいるという印象を持ちました。

久屋大通というのは、公園だけではなくその周辺の道路、隣接する歩道とそこに接続していく街区、そういったところの全体像を捉えて久屋大通



だと、私は強く認識しています。そういうところにも意識を向けて、どのように一体的に考えていくのか、どういった方に関わってほしいのか、ユーザーまで見えてくるといいのかなというところが課題だと思っています。

米澤●ただ単に場をデザインするだけでなく、利用者も、暗にデザインしてしまうものがあるよ、ということですね。その可能性と課題をもう少し自覚した上でやっていかないと、街は良くなるということですね。名畑さんはいかがですか。

名畑●今は公園と道路の分断関係があって、それゆえ車がとても通りやすいのですが、やはり今後、車社会から人社会へという大きなムーブメントをちゃんと起こしていくことが大事で、世界の人たちが名古屋都心を見たときに、その主張を発信できる場所としての久屋大通であってほしいと、期待も込めて強調したいと思います。



もう一つ、久屋大通は、多様なイベントが常に行われるという、都市の魅力をつくり得る場所だと思っています。今行われているイベントを見たときに、ゲーテッドで囲い込んでしまっ

すよね。もう少し丁寧なデザイン、配置を仕掛けるだけでもすごく良くなり、いい風景をつくっていけると思います。ダイナミックな視点と合わせて、今からできることも、デザイン、建築の立場からあるのかなと思います。

米澤●車から人へ。車利用者からすると、利便性は少し下がるかもしれませんが、総合的に見て街歩きの楽しさや、地域のつながりを生んでいく。その議論をしていくことが重要ですね。

名古屋市の山岡さん、今後の久屋大通南エリアの整備について、名古屋市はどうお考えでしょうか。



新たな創造が生まれるウォークアブルタウンのコア

山岡●名古屋市にとって重要な場所である栄。久屋大通は栄の背骨のようなものです。

南エリアは、沿道と公園に高低差があり隔たりができていて、各広場が東西方向の道路で分断されていて、南北に連なる公園としての一体感が弱い、回遊性が妨げられていたり、休憩スペースが少なく全体的に無機質な印象を受けるなど、課題はいろいろあります。



そうした課題を整

理し、新たな魅力づくりのために掲げているのが、南エリア再生のコンセプトである「新たな創造が生まれるウォークアブルタウンのコア」です。久屋大通は名古屋を代表するシンボル空間であり、戦災復興のレガシーです。受け継ぐべき理念は継承しながら、にぎわい、回遊性、憩いなどの新たな視点を導入し、多様な人が集まる刺激と居心地の良い場を整備しようと考えています。

戦後のレガシーを受け継ぐ大きなポテンシャル

米澤●今後の久屋大通南エリアへの期待をお聞かせください。

岩瀬●久屋大通は、圧倒的に都市軸という大きな風景があることが大きなポテンシャルです。大きな風景があるということは、たくさんの隣接するまちがあり、多様な人が関わるができる。それをどのように小さな風景としてデザインするか。まず一つ、それが大事かなと。

神様の視点でつくるようなつくり方が都市軸だと個人的には思っています。それに対して、次の時代のわたしたちのまちをつくる上で、どういう都市軸の崩し方があるのかを考えていった方がいい。大きな風景をつくりつつも、いろんな風景に分解していくようなアイデアを、今後、是非とも考えていただけると、とてもいいのかなと思います。それによって、勝手に隣接地の風景と連動して、使うきっかけが爆増すると思います。そういう意味では、大きな風景と、きめ細やかな場所の変化をつくるアイデアが大切になってきます。

もう一つは、そもそも日常的に久屋大通に、四六時中人がいなければいけないのか。そこは一回考えた方がいいかなと思っていて、実務家としては、人がいなくても魅力的な風景はつくることができる。人流に必ずしも価値の大半がいけないようなあり方を、制度としてどうつくれるか。やっぱり公共施設としては、税金を

使うので数値が欲しいし、経済効果も生み出したいのですが、そういうものではない効果を、最初にビジョンとして考えることも大切だと思いました。



川口●そもそもですが、戦後、戦災復興によりつくられた久屋大通。名古屋の栄という、一番収益を生むようなところをオープンスペースにして公共のものとした。当時の名古屋市、周辺の土地所有者さんの英断が素晴らしいと思います。整備から時を経て、一時期からは多くの公園が使われていないことが問題視されることもありましたが、都市中心の大規模な公園は、とても貴重な資源です。そういった意味で、久屋大通の歴史的な成り立ちは、やはり忘れてはいけないと思っています。

最近は、にぎわいの面からも公共空間を活用し、収益を得ながら維持管理につなげていくことを重視されることが多く、それはとても素晴らしいと思いますが、一方で、直接利用しなくともオープンスペースには、私たちに与えてくれる効果が多くあり、それらをどう捉えるか。その点についても話し合う場がたくさんあるといいなと思っています。

名畑●お二人の話を受けて、やっぱり評価のあり方について、今からモニタリングをちゃんと丁寧につけていくことをまず始める。これからどんどん変わっていくので、それがすごく大事だろうなと思います。

もう一つ、私はパフォーマンスアートがすごく好きなのですが、文化芸術と都市政策が、もっと密接になっていくといいなと思っています。文化芸術の舞台に久屋大通はなり得ると

思っているので、祝祭性を受け止め、かつ、どんどん発信していく、仕掛ける側の文化芸術というものも都市政策と合わせてしっかりやっていただいて、この都市の魅力を押し上げてくれるといいなと思いました。

山岡●久屋大通南エリアの再整備は2025年3月に構想ができ、今後、具体的な整備内容を詰めていく段階です。北エリア・テレビ塔エリアに負けないように、皆様のご意見をいただきながら進めていきたいと思っています。

米澤●学生、実務家、行政、それぞれの領域を越えて、みんなで我がまちは、久屋大通は、どうあるべきか、議論を続けながら、それが実行に移されていくといいなと。そのきっかけに、このトークセッションがなればと願っています。ありがとうございました。

名古屋における外航クルーズ客船誘致のあり方に関する研究

名古屋都市センター 調査課 田中 健介

1 はじめに

近年、国際的な観光需要の高まりとともに、訪日外国人旅行者（インバウンド）が増加している（図1）。インバウンドの多くは空路を利用して日本を訪れているが、港湾を有する都市では、空路に加えてクルーズ客船やフェリーなどによる海路も重要な役割を果たしている。少子高齢化、人口減少が進行する日本では、国内消費の縮小、経済成長の鈍化が懸念される中、インバウンドによる消費活動や交流人口の拡大は、持続的な都市活力維持・向上において重要な要素となっている。

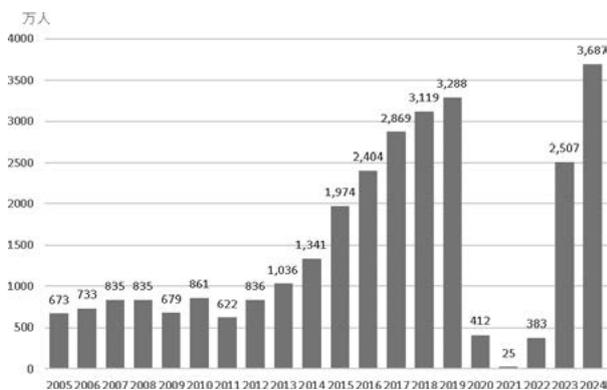


図1 訪日外国人旅行者数の推移¹⁾

名古屋は、従来から名古屋港でクルーズ客船を受け入れており、地域経済・振興に一定の効果をもたらしているが、他港湾と比べると、都市規模や港湾機能の割に寄港回数は少なく、全国的な存在感は限定的である。クルーズは限られた滞在時間で複数都市を効率的に体験でき、良好な体験はその後の個人旅行での再訪といった、より高い経済効果につながる可能性があり、中長期的インバウンド獲得の観点からも、

クルーズ客船の寄港は重要であると考えられる。また、名古屋市も他都市同様、少子高齢化や人口減少の問題に直面しており、消費活動や交流人口の拡大は喫緊の課題である。

以上を踏まえ、名古屋が有する港湾を活かし、外航クルーズ客船の効果的な誘致を進めることで、地域経済の活性化や都市の持続的発展に資するものとする。本研究では、国内に寄港する外航クルーズ客船に着目し、名古屋における外航クルーズ客船誘致のあり方を整理・検討することを目的とする。

2 基礎データの整理

2-1 国内におけるクルーズ客船寄港状況

(1) 整理の概要

国内のクルーズ客船の寄港状況について、各自治体が公表している情報を基に収集・整理を行った。2020年から2022年にかけては、新型コロナウイルス感染症の影響により外航クルーズ客船の運航が事実上停止していたため、当該期間については整理対象から除外した。そのため、収集・整理期間としては、感染症前の基準年として2019年、運航再開初年度となる2023年、最新年の2024年の3年間を設定した(表1)。ただし、一部の自治体においては寄港状況に関する情報が公表されていない場合もあるため、国内全ての港湾の寄港状況を網羅的に把握したものではない点に留意が必要である。

(2) 整理の概要

整理結果を概観すると、いずれの年も博多港、那覇港といった九州・沖縄地方の港湾が寄港回数の上位を占めており、これに次いで、大

阪港、横浜港など、関西および関東圏に位置する大都市の港湾が上位に位置する傾向がみられた。特に九州・沖縄地方の港湾が上位に位置する要因としては、中国を発着とするクルーズ客船が多いことが影響していると推察される。

年別の傾向としては、2019年においては、那覇港（251回）、博多港（205回）を筆頭に、上位6港のすべてが九州・沖縄地方に集中しており、九州・沖縄地方全体で国内の寄港回数の約6割を占めていた。一方で、2023年は、国際クルーズの運航が3月から本格的に再開された影響もあり、全体的な寄港回数は減少傾向であった。特に中国本土の発着クルーズについては、6月中旬から運航再開が再開されたことから、2019年と比較すると九州・沖縄地方への寄港回数が減少しており、横浜港（101回）が最大の寄港港となった。2024年は、博多港（193回）など九州・沖縄地方が再び上位を占めており、九州・沖縄地方全体で国内の寄港回数の約5割を占めるなど、クルーズ寄港の多数を占める地域となっている。一方、清水港が大きく寄港回数を伸ばし6位に位置付けるなど、近年寄港回数が急激に増加している港湾もある。

名古屋港における寄港実態としては、2019年の9隻から2023年には18隻、2024年には27隻へと着実に回復、増加しており、新型コロナウイルス感染症収束後のクルーズ客船の需要回復を背景に、寄港実績は右肩上がり推移している。一方で、他都市と比較した寄港順位では、2019年は30位、2023年は19位、2024年は20位と上昇傾向にあるものの、全国的には中位から下位に位置しており、都市・港湾規模を考慮すれば、依然として低い順位となっており、クルーズ市場における名古屋港の存在感は限定的である。また、特徴的な港湾として、大阪港や神戸港が挙げられる。これらの港湾では、近年寄港回数に占めるオーバーナイトステイの割合が高くなっており、2024年は半数以上を占めている。

(3) 整理結果

2024年における寄港回数上位20港を対象に、船社数、船種数とカテゴリ^{注(1)}別寄港割合を整理した（表2）。整理にあたっては、クルーズ客船データブック2024-2025に基づきカテゴリの分類を行った。また、同年に一定数以上のクルーズ客船の寄港が確認された港湾を抽出し、それぞれの寄港回数と寄港した船種数に基づき、散布図による整理・可視化を行った（図2）。寄港回数の多さは、定期的な利用をされている人気港湾や拠点港湾であること、船社数・船種数の多さは、多様な船会社、航路に選ばれていることを示唆している。

カテゴリ別の寄港割合の傾向としては、寄港回数上位を占める九州・沖縄地方は、カジュアル船が多数を占め、主に東アジア発着のカジュアル船が繰り返し寄港している実態が浮き彫りとなった。一方、九州・沖縄地方の次点に位置する関東や関西の主要港（横浜、大阪など）や地方港では、プレミアム船やラグジュアリー船の寄港比率が高い状態であった。名古屋港においては、ラグジュアリー船の寄港割合が高いが、特定の船舶による寄港が多く、全27回の寄港のうち12回を1種類のクルーズ客船が占めていた。

散布図からは、寄港回数と寄港船種数に正の相関関係があることが示された。博多港など寄港回数上位の港湾では、船種数の割に寄港回数が多くなっており、同じ船種が繰り返し訪れている定期クルーズの寄港地としての役割が確認された。名古屋港については、寄港回数は27回であるものの、船社数は6社、船種数は7種にとどまり、限られた船種が繰り返し寄港する傾向がみられる。特定の船会社・船種からは選ばれているが、多様性の観点で乏しく、幅広く選ばれていないことが確認された。今後寄港回数の増加を図るうえでは、特定の船会社の運航方針・状況に依存しない体制が求められる。そのためには、より多様な船会社・船種から選ばれることが重要である。

表1 国内におけるクルーズ客船の寄港状況

都道府県	港湾名	所在市町村 ^{※1}	港湾管理者	寄港状況											
				令和元(2019)年				令和5(2023)年				令和6(2024)年			
				内航	外航	タービナー ^{※2}	船種数 ^{※3}	内航	外航	タービナー ^{※2}	船種数 ^{※3}	内航	外航	タービナー ^{※2}	船種数 ^{※3}
北海道	室蘭港	室蘭市	室蘭市	0	5	0	5	2	11	0	9	0	7	0	7
	函館港	函館市	函館市	13	34	1	16	6	42	2	14	10	48	0	19
	小樽港	小樽市	小樽市	13	16	5	13	6	16	2	12	9	23	4	14
	釧路港	釧路市	釧路市	5	10	0	6	1	11	1	9	0	14	1	8
青森	青森港	青森市	青森県	6	21	0	12	6	29	2	13	4	32	0	16
岩手	宮古港	宮古市	岩手県	3	2	0	2	1	7	1	7	2	8	0	7
宮城	仙台塩釜港	仙台市	宮城県	11	4	0	3	5	7	0	5	0	6	0	6
秋田	秋田港	秋田市	秋田県	8	13	0	6	2	21	0	7	5	21	0	10
山形	酒田港	酒田市	山形県	3	5	0	2	0	6	0	3	1	7	0	4
福島	小名浜港	いわき市	福島県	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0
茨城	茨城港	ひたちなか市	茨城県	9	1	0	1	8	3	0	3	6	6	2	5
東京	東京港	東京都	東京都	6	30	20	13	16	33	15	16	9	63	3	25
神奈川	横浜港	横浜市	横浜市	102	87	31	18	70	101	18	17	68	78	16	21
新潟	新潟港	新潟市	新潟県	7	7	1	5	4	10	0	6	4	5	1	3
	小樽港	佐渡市	新潟県	-	-	-	-	2	6	0	4	1	6	0	3
富山	伏木富山港	高岡市	富山県	4	0	1	0	2	3	0	2	2	4	0	2
石川	金沢港	金沢市	石川県	7	44	3	14	9	35	6	14	7	36	7	15
福井	敦賀港	敦賀市	福井県	3	1	0	1	1	2	0	2	0	1	0	1
静岡	清水港	静岡市	静岡県	9	29	3	13	4	53	2	20	4	81	2	25
愛知	名古屋港	名古屋市	名古屋港管理組合	30	9	0	3	8	18	0	5	13	27	1	7
三重	鳥羽港	鳥羽市	三重県	6	6	0	1	3	3	0	1	3	4	0	3
京都	舞鶴港	舞鶴市	京都府	2	32	3	10	3	7	0	5	1	10	0	5
大阪	大阪港	大阪市	大阪市	5	57	19	24	0	46	22	19	0	66	35	26
兵庫	神戸港	神戸市	神戸市	69	65	27	22	34	57	38	19	29	66	40	28
和歌山	新宮港	新宮市	和歌山県	8	4	1	1	0	1	0	1	3	3	0	3
鳥取	境港	境港市	境港管理組合	7	46	4	13	3	25	0	10	2	28	0	10
島根	浜田港	浜田市	島根県	0	2	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0
岡山	宇野港	玉野市	岡山県	4	18	0	5	1	10	0	4	1	12	1	4
広島	広島港	広島市	広島県	6	54	8	19	1	58	2	25	0	62	3	26
山口	下関港	下関市	下関市	1	22	2	8	2	7	0	5	2	14	0	8
徳島	徳島小松島港	小松島市	徳島県	2	6	0	1	4	12	0	3	3	16	0	5
香川	高松港	高松市	香川県	7	18	3	9	1	14	2	5	2	9	3	4
愛媛	宇和島港	宇和島市	愛媛県	0	10	0	3	0	9	0	3	0	9	0	4
	松山港	松山市	愛媛県	4	2	0	1	0	6	0	4	6	2	0	2
高知	高知港	高知市	高知県	8	24	0	11	2	51	0	11	2	48	0	17
福岡	博多港	福岡市	福岡市	24	205	6	17	16	59	5	17	11	193	2	22
	北九州港	北九州市	北九州市	0	20	0	13	1	7	0	5	3	9	0	4
佐賀	唐津港	唐津市	佐賀県	2	9	0	5	0	13	2	5	1	4	0	3
長崎	長崎港	長崎市	長崎県	5	178	4	33	1	95	1	25	2	158	2	34
	佐世保港	佐世保市	佐世保市	2	77	2	12	2	18	0	10	0	72	2	15
熊本	八代港	八代市	熊本県	2	19	0	6	3	12	0	7	2	30	0	10
大分	別府港	別府市	大分県	9	11	0	7	5	20	3	8	7	21	0	9
宮崎	細島港	日向市	宮崎県	-	-	-	-	4	3	0	1	3	6	0	2
	油津港	日南市	宮崎県	-	-	-	-	4	11	0	6	1	8	0	9
鹿児島	鹿児島港	鹿児島市	鹿児島県	11	95	0	30	4	78	2	25	4	101	1	34
	名瀬港	奄美市	鹿児島県	0	0	0	0	5	10	0	8	3	8	0	7
沖縄	那覇港	那覇市	那覇港管理組合	9	251	58	28	7	72	15	25	6	170	43	29
	平良港	宮古島市	宮古島市	2	190	0	13	2	18	0	10	0	52	0	12
	石垣港	石垣市	石垣市	2	146	3	21	2	33	3	14	2	118	8	24

※寄港回数の公表情報が確認できなかった年は「-」表記とした

※MITUI OCEAN FUJIについては、整理時点において外国籍船であり、分類上は外航クルーズ客船に該当するが、本稿の表内における整理では内航クルーズ客船として扱った

※1：複数の市区町村にまたがる場合、クルーズ客船が寄港する主要な市区町村を記載

※2：オーバーナイトステイの船、港に1泊以上停泊している外航クルーズ客船をカウント

※3：外航クルーズ客船の寄港数の内、何種類の船が寄港したかをカウント

表2 寄港状況とカテゴリー別寄港割合(2024年)

順位	港湾名	寄港状況			カテゴリー別割合		
		寄港数	船社数	船種数	カジュアル	プレミアム	ラグジュアリー
1	博多港	193	16	22	86	7	7
2	那覇港	170	21	30	76	20	4
3	長崎港	158	26	34	61	19	20
4	石垣港	118	18	23	69	28	3
5	鹿児島港	101	25	34	35	43	23
6	清水港	81	17	25	20	48	32
7	横浜港	78	18	21	26	67	8
8	佐世保港	72	14	15	82	7	11
9	神戸港	66	22	28	26	53	21
	大阪港	66	17	26	24	38	38
11	東京港	63	18	25	37	13	51
12	広島港	62	19	26	10	53	37
13	平良港	52	11	12	75	23	2
14	函館港	48	14	19	31	40	29
	高知港	48	14	17	27	38	35
16	金沢港	36	13	15	39	28	33
17	青森港	32	12	16	16	59	25
18	八代港	30	9	10	53	33	13
19	境港	28	9	10	7	68	25
20	名古屋港	27	6	7	30	11	59

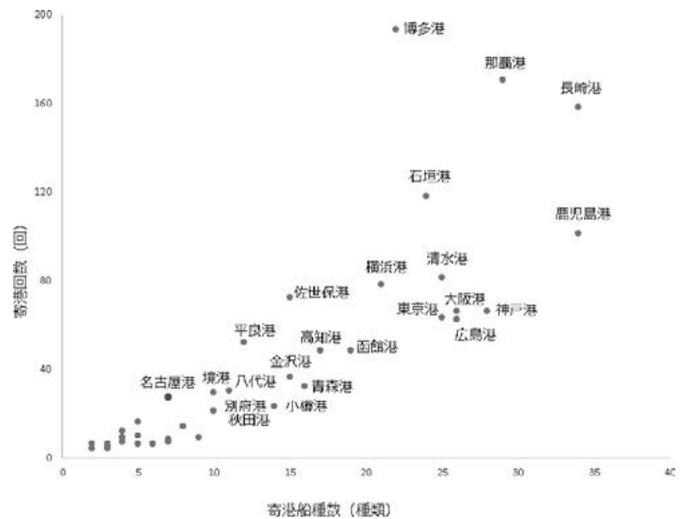


図2 寄港回数-船種数の関係図(2024年)

2-2 国内におけるクルーズターミナルの整備状況

クルーズ客船が寄港する港湾においては、乗客の乗下船手続きなどを円滑に行うため、クルーズターミナルが整備されている場合がある。そこで、国内の整備状況について、国土交通省及び各自治体が公表している情報をもとに収集・整理を行った（表3）。収集・整理の対象港湾としては、2024年の国内寄港回数上位20港を対象とした。2025年3月末時点でクルーズターミナルが整備されていない港湾は、石垣港と名古屋港の2港のみである。石垣港については、2024年から整備が進められ、2025年度中の完成を予定している。一方、名古屋港については、現状クルーズターミナルの整備予定はなく、ガーデンふ頭および金城ふ頭の2か所でクルーズ客船の受け入れが行われている。なかでも金城ふ頭では、本来荷役に使用される用地を活用して、暫定的な形で客船の受け入れを実施しているのが実情である。

表3 クルーズターミナルの整備状況

港湾名	整備状況	名称	供用年	備考
博多港	○	中央ふ頭クルーズセンター	2015	
那覇港	○	那覇クルーズターミナル	2014	国際旅客船拠点形成港湾
長崎港	○	長崎港松が枝国際ターミナル	2020	
石垣港	△	整備中	-	
鹿児島港	○	港湾施設を利用促進と港の活用	2018	国際旅客船拠点形成港湾
清水港	○	既設施設を活用	-	国際旅客船拠点形成港湾
横浜港	○	横浜港大さん橋国際客船ターミナル	2002	国際旅客船拠点形成港湾
		新港ふ頭客船ターミナル	2019	
		大黒ふ頭客船ターミナル	2019	
佐世保港	○	佐世保クルーズセンター	2024	国際旅客船拠点形成港湾
大阪港	○	天保山客船ターミナル	2024	
神戸港	○	神戸ポートターミナル	1970	
		中央堤旅客ターミナル	2006	
広島港	○	広島港クルーズターミナル	2024	
平良港	○	平良港国際クルーズターミナル	2022	国際旅客船拠点形成港湾
函館港	○	函館クルーズターミナル	2022	
高知港	○	高知新港客船ターミナル	2019	
金沢港	○	金沢港クルーズターミナル	2020	
青森港	○	青森港国際クルーズターミナル	2019	
八代港	○	くまモンポート八代	2020	国際旅客船拠点形成港湾
境港	○	境夢みなとターミナル	2020	
名古屋港	×	-	-	

3 GPSデータ分析とヒアリングによる実態把握

3-1 対象港湾の選定

前章で整理した基礎データを踏まえ、クルーズ客船乗客の寄港地での下船後の行動をGPSデータで分析するとともに、各港湾におけるクルーズ振興のヒアリング調査を実施した。実施にあたり、対象となる港湾を選定した。（表4）。GPSデータ分析は、寄港地における乗客の下船後の行動を把握することを目的とするため、発着港である横浜港は対象から除外した。

表4 対象港湾の特徴

港湾名	GPSデータ分析	ヒアリング調査	特徴
名古屋港	○	○	研究対象港湾
横浜港	-	○	2023年は101隻で全国最多の寄港実績をもつ国内の主要なクルーズ客船の発着港、都市に対して大きな経済波及効果をもつ
清水港	○	○	2023年に全国で最初にクルーズ客船の寄港を再開、名古屋と同様の東海地方に位置し、近年寄港数が急増
大阪港	○	○	オーバーナイトステイが寄港数の半数以上を占め、広域的な観光が行われていると推察
広島港	○	○	直近でクルーズターミナルが整備され、寄港数も高水準を推移
博多港	○	○	例年クルーズ客船寄港数が国内上位に位置し、令和6年は全国1位193隻の寄港数を誇る

3-2 GPSデータ分析

(1) 使用データの概要

GPS位置情報データについては、Azira社が保有する25万種類のアプリから取得されたデータを活用した。なお、データ分析にあたっての条件および留意点は以下のとおりである。

○留意点

- ・分析対象港湾と旅程上関わりがある港湾（高知港、神戸港、鹿児島港、徳島港）を設定し、2港以上位置情報データが取得できたものをクルーズ客船の乗客と仮定し分析を実施
- ・乗組員のデータも含まれる可能性有
- ・アプリを用いたデータのため、国、乗客年齢層等の影響により収集精度が変動

(2) 寄港地での行動分析（周遊分析）

周遊分析の結果、大阪港以外の港湾については、停泊地箇所の市町村での観光行動が多くを占めていることが確認された。名古屋港においては、市内の主要観光地である名古屋城、熱田

神宮などが選ばれており、一部には犬山城など市外への行動も見られたが、観光先は一般的な訪日外国人旅行者の行動先と大きな差異は認められなかった。清水港においては、富士山関連の観光地や停泊地周辺の商業施設などが観光先として確認された。広島港、博多港についても同様に、地域内の主要観光地が選ばれている状況であった。一方、大阪港においては、オーバーナイトステイが多くみられ、観光行動が他港と比較して広域であることが特徴的であり、クルーズ客船の停泊時間が観光行動の範囲に影響を及ぼしていることが確認された。

なお、本分析にあたっては、港湾ごとに取得できたGPSデータ数に大きな偏りが見られた。この要因としては、クルーズ特有の乗客に高齢者が多いといった構造やバスツアーに参加しており位置情報をオフにしていることなどが影響を及ぼしていると推察される。

加えて、本分析に用いたデータの性質上、取得できた位置情報がクルーズ客船の乗客由来であると断定することはできないため、一定の条件で乗客であると仮定して分析を行っており、結果の解釈に際しては特段の留意の必要がある。

3-3 ヒアリング調査

他都市へのヒアリング調査として、特徴の異なる港湾に対してヒアリング調査を実施した。ヒアリング対象は港湾管理者およびクルーズ客船停泊地が所在する市町村とした。

(1) 誘致受け入れの意義

概ねどの都市においても、にぎわいの創出や地域経済活性化が挙げられていた。今回ヒアリングを実施した都市はいずれも政令指定都市であり、一定規模の経済活動が展開されているにもかかわらず、こうした傾向がみられたことから、地方都市では、相対的にクルーズ客船寄港の効果がより大きくなり、誘致・受け入れの意義が大きくなると推察される。

(2) 誘致への取り組み

会議体や委員会の設置、広域連携など、複数

の自治体が連携・協働して推進しているケースが多く見られた。広域連携では、受け入れ分担、受入体制の構築により、スケールメリットを活かした柔軟な対応が可能となる点が特徴である。その他には、国内外のクルーズ関連見本市への出展、船会社への訪問、ファムツアーなどがあり、いずれも船会社との直接的な接触を通じた地域の魅力の訴求が重要な要素となっている。

(3) 誘致のターゲット

港湾ごとに一定の方針の違いが認められた。名古屋港および横浜港では、特定の船種や船社を明確に設定するのではなく、寄港実績や発着港としての役割等を踏まえ、状況に応じて柔軟に対応する方針が取られていた。一方、清水港、大阪港、広島港、博多港では、プレミアム船やラグジュアリー船といった高付加価値型のカテゴリーに属する船種や、自港を発着地とするクルーズ客船を明確な誘致対象として位置づけている方針がみられた。

(4) 乗客の行動分析

必要性を認識している自治体は多いものの、実際に実施している例は限られているのが現状である。クルーズ客船の寄港においては、多くの場合、朝に入港し、夕方から夜にかけて出港するというスケジュールが一般的である。このため、一般的な訪日観光客と比較すると、滞在時間が短く、行動範囲も限定的になりやすい傾向がある。こうした状況のもとで、地域側が限られた時間内にいかに効果的な消費活動を促進できるかが、クルーズ振興の持続可能性を左右する重要な要素となる。そのためには、乗客のニーズや行動特性を詳細に把握したうえで、ターゲットに応じた対策や魅力的な体験プランを戦略的に設計・提供していくことが求められる。

(5) オーバーナイトステイ

オーバーナイトステイとは、クルーズ客船が寄港地において1泊以上停泊する寄港形態を指し、通常の寄港に比べて滞在時間が長くなり、より多くの消費活動が期待できる点が特徴であ

る。ヒアリングでは、大阪港や神戸港でのオーバーナイトステイの主な目的地は京都であり、一部乗客は京都市内に宿泊するケースもみられるという。一方で、2日目は停泊地周辺の近場観光や、船員による消費活動もあり、地域への経済効果を実感しているとのことであった。

4 まとめ

(1) 広域的な自治体連携とターゲットを絞った誘致

名古屋における外航クルーズ客船の誘致活動は、名古屋港外航クルーズ船誘致促進会議を中心に実施されているが、他港湾や周辺市町村との連携は十分に図られていないのが現状である。

そのため、クルーズ船社に対して多様な観光資源の提案や名古屋の認知度向上を図るには、周辺の県・市町村との連携に加え、旅程を踏まえた他都道府県との広域連携の構築が求められる。県内・県外の著名な観光地との連携により、クルーズ客船、乗客の滞在時間を延ばし、オーバーナイトステイを促進することで、地域への消費活動の活性化が期待できると考えられる。さらに、誘致対象となるクルーズ客船の客層、運航特性や経済効果を踏まえてターゲットを明確に設定し、それに応じた観光プランや施策を事前に用意することで、より効率的かつ効果的な地域への消費活動を促し、経済波及効果の最大化が期待される。

(2) 中部圏の玄関口としての名古屋

名古屋は地理的に日本の中央に位置し鉄道・空港・高速道路・港湾といった多様な交通インフラが集積する中部圏の玄関口である。この優位性いかし、前節で述べた広域的な連携のもと、中部圏全体の広域観光の玄関口となるために、圏域全体を牽引する視点に立った戦略的な取り組みが求められる。名古屋を起点に、周辺自治体との連携による観光ルートや誘致施策を体系的に構築し、陸海空含めた中部圏の観光ハ

ブとしての機能を持つために、関連自治体・関係者間のより一層緊密な連携が必要である。

(3) 持続的なクルーズ振興

クルーズ客船の受け入れに際しては、国際的な保安対策の警備実施が求められるなど、保安水準確保のために受け入れ側の自治体にも一定の負担が生じる。名古屋港は現状、他港と比較して寄港回数は少ないものの、近年は増加傾向にある。こうした状況を踏まえ、警備に係る費用の効率化や誘致、受け入れ体制の高度化を図る観点からも、受け入れ地であるガーデンふ頭や金城ふ頭の再開発や整備のタイミングに合わせ、クルーズターミナルの整備を検討することも一つの選択肢となり得るだろう。

5 おわりに

本調査研究では、国内におけるクルーズ客船の寄港状況やクルーズターミナルの整備状況などを整理し、名古屋港の現状とその立ち位置を明らかにした。また、乗客の観光行動や関係機関へのヒアリング調査を通じて、名古屋港が外航クルーズ客船の誘致・受け入れを今後どのように進めていくべきか検討・整理を行った。

名古屋港は関東および関西の主要港湾のほぼ中間に位置し、太平洋沿岸を周遊するクルーズ旅程において一定の機能的な位置づけを持つ。ただし、地理的要因のみで寄港地として選ばれるわけではないため、より広域連携などの戦略的かつ効果的な誘致活動の展開や、地域の観光資源を的確にPRしていくことが、寄港回数の増加に向けて重要となる。とりわけ、寄港によって経済的な恩恵を受ける背後自治体が、誘致活動や財政的な支援に積極的に関与していくことが持続的なクルーズ振興には求められる。

クルーズ客船の寄港が進み、地域経済活性化や交流人口の拡大をもたらしことに期待をしたい。

【補注】

- (1) 本調査研究では、クルーズ客船データブック 2024-2025に基づき、クルーズ客船の大きさ、サービス内容別にカジュアル、プレミアム、ラグジュアリーの3つに分類した。

【参考文献等】

- 1) 日本政府観光局 (JNTO) ウェブサイト
(<https://www.jnto.go.jp/statistics/data/visitors-statistics/>)

編集後記

本号では、「新たなライフスタイルとこれからのまちづくり」について、暮らし方の変化がまちづくりに与える影響や動向、今後の展望についてご紹介いただきました。ライフスタイルが新たに変化する中で、暮らしの質を高めるまちづくりの重要性はより一層増していくものと考えています。

最後になりますが、大変お忙しい中、本誌のために快く執筆いただきました皆さま方に、この場をお借りして心よりお礼申し上げます。(高松)

賛助会員のご案内

これからのまちづくりを進めていくには、市民、学識者、企業、行政など幅広い分野の方々の協力と参加が不可欠です。名古屋都市センターでは、諸活動を通してまちづくりを支える方々のネットワークとなる賛助会員制度を設けています。趣旨にご賛同いただきまして、ご入会いただきますようお願い申し上げます。当センターの事業内容については、ホームページ (<http://www.nup.or.jp/nui/>) をご覧下さい。

年会費 ◇個人会員…一口5,000円 ◇法人会員…一口50,000円

(期間は4月1日から翌年の3月31日までです。)

なお、当社は税法上の「特定公益増進法人」となり、賛助会員については税制優遇措置が受けられることになりました。(ただし、確定申告が必要です。)

▶アーバン・アドバンス No.85

2026年3月発行

編集・発行 公益財団法人 名古屋まちづくり公社 名古屋都市センター

〒460-0023 名古屋市中区金山町一丁目1番1号

Tel : 052-678-2208 Fax : 052-678-2209

印刷 株式会社荒川印刷

アーバン・アドバンス バックナンバーのご案内

号数	発行年月	テーマ
No.71	2019.03	交流拠点の新たなかたち
No.72	2019.09	ICTを活用したまちづくり
No.73	2020.03	スポーツとまちづくり
No.74	2020.09	水辺を活かしたまちづくり
No.75	2021.03	パブリックスペース
No.76	2021.09	名古屋都市センター設立30周年記念特集号
No.77	2022.03	起業家×まちづくり
No.78	2022.09	地域主体のまちづくり
No.79	2023.03	3D技術でひろがるまちづくり
No.80	2023.09	歴史的資源を活かしたまちづくり
No.81	2024.03	学生が参加するまちづくり
No.82	2024.09	モビリティの動向とこれからのまちづくり
No.83	2025.03	アジアでの先進的なまちづくり
No.84	2025.09	スタジアム・アリーナとまちづくり

まちづくりに携わる広範な人々の論文、都市センターの研究成果、名古屋のまちづくり情報などを掲載（A4版、100ページ程度）。バックナンバーは名古屋都市センターまちづくりライブラリー、名古屋市立図書館などにて閲覧可能。

アーバン・アドバンスNo.85をご覧いただき、ありがとうございました。
 アーバン・アドバンスについて、ご意見・ご感想がございましたら、
 二次元コードよりご回答をお願いいたします。
 期限：2026年9月末まで



次号予告

2026.09
No.86
 Urban Advance
アーバン・アドバンス

【特集】 気候変動とまちづくり

異常高温や豪雨の頻発など、気候変動の進行が顕著になっている中、気候変動に対する緩和や適応の重要性が高まっています。
 次号では、気候変動に伴う、まちへの影響やまちづくりの動向について特集します。

2026年9月 発行予定



Urban・Advance
2026.03
No.85

定価 700 円



名古屋都市センター
Nagoya Urban Institute